



**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil**

**Oficina de Transporte Aéreo - Grupo de Normas Aeronáuticas**

# **R A C 160**

## **SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**Tercera Enmienda**

**Septiembre 2018**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

## R A C 160

### SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL

El presente RAC 160, fue adoptado mediante Resolución N° 03596 del 28 de Diciembre de 2015; Publicada en el Diario Oficial Número 49.810 del 09 de Marzo de 2016, renumerando la norma RAC 17 y se incorpora a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia –RAC- y modificado mediante resolución N° 01085 del 21 de abril de 2017, Publicada en el Diario Oficial N° 50.218 del 28 de Abril de 2017.

#### ENMIENDAS AL RAC 160

Enmienda Numero	Origen	Tema	Adoptada/Surte efecto
Primera Edición	Necesidad Local	Seguridad de la Aviación Civil	Res 03596 – 28 Dic - 2015 09 de Marzo de 2016
1	Necesidad Local	Modificar la Normatividad al Respecto	Res 01085 – 21 Abr- 2017 28 de Abril de 2017
2	Necesidad Local	Modificar la Resolución N° 01085 de Abr. -2017	Res 01145 – 27 Abr- 2018 30 de Mayo de 2018
3	Necesidad Local	Modificar la Resolución N° 01085 de Abr. -2017	Res 02496 – 27 Ago- 2018 04 de Septiembre de 2018

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## PREAMBULO

Mediante Ley 12 de 1.947, la República de Colombia aprobó el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI), suscrito el 7 de diciembre de 1944 en Chicago (USA) y como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus anexos técnicos.

De conformidad con lo previsto en el Artículo 37 del mencionado Convenio Internacional, los Estados parte, se comprometieron a colaborar a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en sus reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a la seguridad de la aviación civil, las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares y en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y se mejore la navegación aérea; para lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), adopta y enmienda las normas, métodos recomendados (Sarps) y procedimientos internacionales, contenidos en los Anexos y otros documentos que han de seguir los Estados.

El Anexo 17 al mencionado Convenio sobre Aviación Civil Internacional, denominado "Seguridad", contiene una serie de pautas encaminadas a estandarizar internacionalmente las medidas de seguridad de la aviación civil, que han de observar los Estados Parte con el propósito de proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita.

Es función de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) armonizar los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos -RAC con las disposiciones que al efecto promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional, tal y como se dispone en el artículo 5° del Decreto 260 de 2004, y garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional junto con sus Anexos.

Mediante Resolución No 01624 del 13 de Abril de 2007, publicada en el Diario Oficial Número 46.606 del 21 de Abril de 2007, la UAEAC en uso de sus facultades legales, adoptó e incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el RAC 17 denominado "SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL", desarrollando el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La UAEAC, es miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional SRVSOP, conforme al convenio suscrito por la Dirección General de la entidad, el día 26 de julio del año 2011, acordando la armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, propuestos por el Sistema a sus miembros.

Mediante resolución No 06352 del 14 de noviembre de 2013, la UAEAC, adoptó una nueva metodología y sistema de nomenclatura para los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en aras de su armonización con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos –LAR, con lo cual, el RAC 17 de los Reglamentos Aeronáuticos, que si bien es cierto no está regulada o hace parte de los LAR por el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, pasó a denominarse RAC 17.

Entre los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos- LAR, no existe actualmente una norma sobre Seguridad de la Aviación Civil, en desarrollo el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil internacional, ante lo cual es necesario reenumerar la norma RAC 17, como RAC 160 y modificar su sistema de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

nomenclatura, para que resulte compatible con el resto de la normatividad que se viene armonizando con el sistema LAR.

Mediante resolución N° 01085 del 21 de abril de 2017, la UAEAC modificó la norma sobre la SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL, la cual se incluye en el RAC 160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## RAC 160 SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL

Nota: Norma modificada conforme la Resolución N°. 01085 del 21 de Abril de 2017. Publicada en el Diario Oficial N° 50.218 del 28 de Abril de 2017.

### Capítulo A. Generalidades

#### 160.001 Definiciones y abreviaturas

(a) **Definiciones.** Para los propósitos de este Reglamento, las siguientes expresiones tendrán el significado definido a continuación:

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

- (a) Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- (b) Destrucción de una aeronave en servicio;
- (c) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- (d) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- (e) Introducción a bordo de una aeronave o en un Aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales;
- (f) Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente;
- (g) 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 repercuten en la seguridad, la protección y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**Aeronave en servicio.** Aeronave estacionada que está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

**Aeronave en vuelo.** Una aeronave está en vuelo desde el momento en que se cierran todas sus puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abran dichas puertas para el desembarque.

**Aeronave que no está en servicio.** Aeronave que está estacionada por un período de más de 12 horas o que no está bajo vigilancia suficiente para detectar el acceso no autorizado.

**Aeropuerto.** Toda área autorizada por la UAEAC mediante un Permiso de operación, para las operaciones de aeronaves comerciales.

**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 contractual que permite la administración, explotación económica y comercial del mismo.

**Aeropuerto internacional.** Todo aeropuerto designado por la UAEAC como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites aduaneros, migratorios, salud pública, policiales, Fito - zoonosanitarios, medioambientales, de seguridad de la aviación civil y procedimientos similares.

*Nota.- Los aeropuertos internacionales se relacionan en el Apéndice 3 del RAC 14*

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

*Nota.- El artículo 1811 del Código de Comercio define el concepto de aeropuerto público.*

**Agente acreditado.** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

**Alerta de bomba.** Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un Plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o el descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Aprobado.** Acto por el cual, previo a su estudio, análisis y/o revisión, la UAEAC accede a su uso o empleo.

**Área controlada.** Espacio en un aeropuerto o vinculado de alguna forma a la aviación civil, al que pueden tener acceso las personas o los vehículos; dicha área está debidamente delimitada y separada de las áreas restringidas o de seguridad restringida y contará con uno o varios modos de control como vigilancia humana, por CCTV, control de acceso u otros y de forma extraordinaria o cuando lo considere el aeropuerto o las autoridades del Estado, sus controles podrán incrementarse o cambiar su uso.

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

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

**Área o Zona de seguridad restringida.** Aquellas zonas de la parte aeronáutica o aeroportuaria de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad; dichas zonas normalmente incluirán, entre otras instalaciones pero sin limitarse a las zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados, los depósitos de carga, centros de correo, centros o torres de control, centrales de comunicaciones, ayudas a la navegación aérea, estación de bomberos, subestación de energía, acueducto y/o depósito de agua y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

**Área o Zona de seguridad restringida de tenedor de predios colindantes con autorización para uso aeronáutico o aeroportuario.** Es aquella área de seguridad restringida a cargo del tenedor de espacio, que cuenta con controles de seguridad de la aviación civil bajo responsabilidad del tenedor de espacio, previo a ingresar a esta desde sus áreas públicas o administrativas.

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

**Área o Zona sin restricciones (área pública).** Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso, de forma ordinaria, no está restringido.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Arma blanca.** Grupo de instrumentos de forma aplanada, de estructura variada, que poseen uno o más bordes cortantes y cuya extremidad pueden ser puntiaguda o roma. En sentido general las armas blancas pueden agruparse en:

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

**Armas cortas.** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

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

**Armas de fuego.** Instrumentos 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 uso privativo de la Fuerza Pública.** Son 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, lásericas o accesorios como lanzagranadas y silenciadores y todas las municiones correspondientes al tipo de armas enunciadas cuyo transporte está prohibido en aeronaves civiles.

**Armas de fuego de uso restringido.** Armas 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.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**Artefacto explosivo:** Es toda la munición que contiene material explosivo, de fusión nuclear o materiales de fusión, agentes biológicos y/o químicos. Incluye bombas, cabezas de combate, misiles guiados y balísticos, artillería, los morteros son armas de artillería, no son artefactos explosivos, pero su munición si, cohetes, munición de armas menores, todo tipo de minas, torpedos, cargas de profundidad, pirotecnia, bombas de racimo y dispensadores, y artefactos propulsantes, dispositivos eléctricos de explosión, artefactos explosivos improvisados o clandestinos, y otros ítems similares que son naturalmente explosivos.

**Artefacto explosivo improvisado:** Es toda munición y/o dispositivo explosivo que ha sido creado o modificado, con capacidad de causar muerte, lesionar y/o producir daños. Su manufactura es de manera casera artesanal o de alguna forma técnica, compuesto por elementos básicos: explosivos (militares, comerciales e improvisados), contenedores y materiales que al unirse conforman un sistema de ignición y está concebido para ser accionado por radiofrecuencia, cable de mando, temporizado y/o otros medios mecánicos y/o electrónicos.

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

**Artículos para servicios en vuelo.** Todos los artículos que no sean de aprovisionamiento asociados a los servicios en vuelo para los pasajeros, p. ej., periódicos, revistas, auriculares, cintas audio y vídeo, almohadas, mantas y diversiones.

**Artículos restringidos.** Artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones o del público.

**Auditoría de seguridad.** Examen en 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 designará las áreas y los servidores públicos que serán responsables del diseño, aplicación y verificación del cumplimiento de lo contenido en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen, en los aeropuertos públicos del país.

*Nota.- La estructura y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC- como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, se encuentran definidas en el Decreto 260 de 2004, el que lo complementa, modifique o sustituya.*

**Autoridades en el aeropuerto.** Además de la UAEAC se tienen como autoridades en un aeropuerto, las establecidas por la ley para el desarrollo de controles específicos en lo de su competencia, como son pero sin limitarse: la Policía Nacional, la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacional (DIAN), el Ministerio de la Salud y Protección Social, Instituto Nacional de Salud, Secretarías de Salud, el Ministerio de Agricultura, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) y el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y demás autoridades ambientales locales o regionales o Corporaciones Autónomas Regionales que tengan competencia para el desarrollo de sus funciones en los aeropuertos.

**Aviación corporativa.** La utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de su personal o mercancías como medio para la realización de sus negocios, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. La aviación corporativa es una subcategoría de la aviación general.

**Aviación general.** Operaciones de aviación civil diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público y de trabajos aéreos especiales que incluye entre otras, aviación privada (individual o corporativa), instrucción, deportiva, civil de 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 un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

**Biosensor.** Animal específicamente entrenado con fines de seguridad para una especialidad como la detección de sustancias ilegales o la detección de sustancias explosivas.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Bolsas de seguridad a prueba de manipulación indebida (STEB).** Bolsas especialmente diseñadas que deberían utilizarse únicamente para la venta de LAG en las tiendas del aeropuerto o a bordo de las aeronaves.

**Cadena de custodia.** Procedimientos y prácticas empleados para mantener la integridad de la carga y el correo seguros a medida que se mueven por la cadena de suministro a partir del punto en que se aplican controles de seguridad.

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

**Cadena de suministro segura.** Conjunto de procedimientos de seguridad interrelacionados que se aplican a un envío de carga para mantener la integridad de dicho envío desde el punto en que se hace la inspección o se aplican otros controles de seguridad hasta que el mismo llegue al último aeropuerto de llegada, inclusive en los puntos de tránsito y transbordo.

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

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

**Carga agrupada.** Envío que incluye varios paquetes remitidos por más de una persona, cada una de las cuales hizo un contrato para el transporte aéreo de los mismos con una persona que no es explotador de aeronave regular.

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

**Carga o correo de alto riesgo.** La carga o el correo presentado por una entidad desconocida o que exhibe indicios de manipulación indebida se considerará de alto riesgo si, además, se cumple uno de los criterios siguientes:

- (a) Hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- (b) La carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) La naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad de base se detecten artículos prohibidos que pueden poner en peligro la aeronave.

Independientemente de que la carga o el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, el envío puede considerarse como de alto riesgo atendiendo a información específica de inteligencia de un Estado al respecto.

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

**Carga y correo en tránsito.** La carga y el correo que salen en la misma aeronave en la que llegaron.

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

**Certificado de inspector de la aviación civil.** Documento aeronáutico expedido por la UAEAC a sus servidores públicos que ejecutan funciones de vigilancia (safety / security en cualquier área), control o investigación de accidentes o incidentes aéreos y como tal, los faculta para ingresar a las empresas, establecimientos, instalaciones aeronáuticas o instalaciones aeroportuarias en ejercicio de las funciones de vigilancia, control o investigación de accidentes a ellos confiadas.

El Certificado de inspector de la aviación civil será expedido por la Dirección de Talento Humano de la UAEAC, previa verificación de las funciones que desempeña el titular del certificado.

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

**Contenedor de equipaje.** Receptáculo en que se carga el equipaje para su transporte a bordo de una aeronave.

**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.

*Nota.- En Colombia el control de estupefacientes lo ejerce la Policía Nacional.*

**Control aduanero.** Conjunto de medidas aplicadas por la autoridad aduanera (DIAN) con el fin de hacer cumplir las disposiciones aduaneras y cuyo fin es el control de las mercancías y divisas que entran y salen del territorio nacional, así como también, los operativos especiales que se desarrollen para el mismo fin.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Control de seguridad de la aviación civil.** Conjunto de medidas, procedimientos y técnicas aplicadas por un aeropuerto o explotador de aeronaves, de forma directa o por intermedio de empresas de seguridad especializadas contratadas o por la Policía Nacional, en cumplimiento de lo previsto en el RAC 160, para 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 u otros artefactos, objetos, materias o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**Control del medio ambiente.** Conjunto de procedimientos y técnicas propias del Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible y demás autoridades ambientales del país, orientados a la protección del medio ambiente, de las especies animales y vegetales.

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

**Control de seguridad policial.** Conjunto de procedimientos y técnicas propias de la Policía Nacional orientadas a garantizar la convivencia y seguridad ciudadana en el ejercicio de los derechos y libertades públicas de los usuarios del aeropuerto, como también 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 salud pública.** Conjunto de procedimientos realizados por la autoridad de salud pública, orientadas a la prevención de enfermedades transmisibles y endémicas, a la atención de urgencias, primeros auxilios y demás procesos referidos con la atención de salud pública.

**Control zosanitario y fitosanitario.** Conjunto de procedimientos para el control técnico sobre las importaciones de animales, vegetales y productos de origen animal y vegetal, a fin de prevenir la introducción de plagas, enfermedades y otros factores de riesgo que puedan afectar el estatus sanitario y fitosanitario del país.

***Nota.-** En la República de Colombia el Instituto Colombiano Agropecuario es la institución responsable de emitir los conceptos y certificados del estado sanitario y fitosanitario para las importaciones y exportaciones de productos agropecuarios, así como facilitar el comercio internacional de los productos del agro colombiano mediante la certificación sanitaria y fitosanitaria de los mismos y la emisión de conceptos técnicos, previo el cumplimiento de los requisitos previstos en la normatividad vigente. Al tiempo realiza el control zosanitario y fitosanitario de los medios de transporte que ingresen al país y aplica las medidas de prevención o control que se consideren necesarias.*

**Correo.** Todos los artículos postales a cargo de operadores postales y que deben entregarse a operadores postales designados para operar el servicio postal de conformidad con las Actas de la Unión Postal Universal.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

**Documento de viaje.** Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado que puede ser utilizado por su legítimo titular para viajes internacionales.

**Documentos de los explotadores de aeronaves.** Cartas de porte aéreo y notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y balance (centraje) para uso de los explotadores de aeronaves.

**Edificio de carga.** Edificio, zona por la que pasa la carga entre el transporte aéreo y el terrestre, en el que están situadas las instalaciones de tramitación, o en el que se almacena la carga hasta que se efectúa su transferencia al transporte aéreo o al terrestre.

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

**Embarque.** Acto de subir a bordo de una aeronave, personas o cosas, con objeto de iniciar un vuelo.

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

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

**Equipaje de transferencia entre líneas aéreas.** Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje de los pasajeros.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Equipaje de bodega acompañado.** Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave y que ha sido presentado por un pasajero, tripulación o quien está a bordo.

**Equipaje no acompañado.** Equipaje que no se transporta en la misma aeronave que su propietario y como tal se despacha como carga.

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

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

**Equipaje sobredimensionado.** Todo equipaje o bulto que por sus dimensiones no es viable pasarlo por los medios tecnológicos con los que cuenta el aeropuerto o el explotador de aeronaves, según corresponda, para ser sometidos a la inspección de seguridad de la aviación civil.

**Equipo de detección de trazas.** Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma, la presencia de tales materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

**Equipo de seguridad.** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema de seguridad, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

**Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

**Estado de matrícula.** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

*Nota.- Véase también la definición en el Anexo 6*

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

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**Facilitación.** Gestión eficiente del proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

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

**Fuerza pública.** Conforme a lo establecido en el artículo 216 de la Constitución Política de Colombia la Fuerza pública estará integrada en forma exclusiva por las Fuerzas militares (Ejército, Fuerza Aérea, Armada) y la Policía Nacional.

**Gestión de crisis.** Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenaza elevados, así como aplicación de medidas y procedimientos en respuesta a emergencias, incluidos los actos de interferencia ilícita.

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

**Información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación.** Información que, si es revelada a personas no autorizadas o que si dichas personas tienen acceso a la misma, podría crear o ser usada para explotar una vulnerabilidad o facilitar un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil.

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

*Nota.- Algunos objetos o sustancias peligrosas se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 - Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y en el documento Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones y las contenidas en el RAC 175 - Lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.*

**Inspección de seguridad.** Examen de la aplicación sobre uno o varios aspectos del sistema de seguridad, de los requisitos pertinentes del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, por parte de un explotador aéreo, un aeropuerto u otro organismo encargado de la aviación.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**Investigación de seguridad.** Indagación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o de un caso supuesto o sospechado de incumplimiento del RAC 160 u otros requisitos impuestos por las leyes o reglamentos relacionados con la seguridad de la aviación civil.

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

**Mercancías.** Véase Carga.

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

*Nota.- El transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea está regulado en el RAC 175 conforme con los estándares internacionales contenidos en el Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.*

**Miembro de la tripulación.** Persona a quien el explotador de la aeronave asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

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

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

**Operación de aviación general.** Operación de aeronave distinta a la de transporte aéreo comercial o de trabajos aéreos especiales.

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

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

**Operativo especial de las autoridades públicas.** Actividad extraordinaria desarrollada por representantes de dichas autoridades nacionales, en el exclusivo ámbito de sus funciones.

**Panel de servicio.** Punto de acceso externo de la aeronave utilizado para proveer servicios a las aeronaves, tales como agua, lavabos, toma corriente de tierra y otros compartimientos de servicio que tienen paneles externos desmontables.

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

**Parte pública.** Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero. (Véase también Zona sin restricciones).

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

- (a) Fecha,
- (b) Nombre del pasajero,
- (c) Ruta (Origen / Destino),
- (d) Nombre de la empresa explotadora de aeronave y número de vuelo,
- (e) Número de pase de abordó.

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

**Pasajeros y equipajes de transferencia.** Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo entre dos vuelos diferentes.

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

**Persona disruptiva o perturbadora.** Un pasajero o quien no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y que perturba el orden o la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Persona insubordinada.** Pasajero o quien comete a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:

- (a) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas.
- (b) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.
- (c) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.
- (d) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo, y
- (e) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

**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; también se expiden permisos para las áreas públicas, a quienes laboran de forma permanente en estas áreas.

**Persona con movilidad reducida.** Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una discapacidad física, intelectual o cognitiva (sensorial o de locomoción), avanzada 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.

**Persona deportada.** Persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

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

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

*Nota.- Estas personas generalmente deben ser transportadas de vuelta por el explotador de aeronaves en que llegaron al Estado del cual sean nacionales, o al último lugar desde donde provengan o a cualquier otro Estado en que sean admisibles.*

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Piloto al mando.** Piloto designado por el explotador de la aeronave o por el propietario de esta en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la organización segura de un vuelo.

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

**Plan de emergencia.** Plan que establece los procedimientos para la coordinación de la respuesta de diferentes dependencias (o servicios) de aeródromo y de los organismos de la comunidad circundante que podrían ayudar a responder ante una emergencia.

**Plan de seguridad de aeropuerto.** Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias aplicadas por un aeropuerto, a través de las cuales se implementan los principios y normas establecidas en el RAC 160. 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. Este Plan también debe ser desarrollado por los helipuertos cuando se autoriza para operación pública.

**Plan de seguridad del explotador de aeronaves.** Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias aplicadas por un explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial a través de las cuales se implementan los principios y normas establecidas en el RAC 160 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 Nacional de Contingencia.** Protocolo de actuación en crisis frente a la ocurrencia de actos de interferencia ilícita cuyo objetivo es establecer los procedimientos de actuación, estructura de comunicación a seguir, niveles de actuación y funciones de cada uno de ellos de acuerdo con la gravedad del caso, que permitan una respuesta unificada y rápida por parte de las autoridades ante cualquiera de los eventos considerados, para tratar de conjurar y mitigar las consecuencias.

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

**Presentación.** El trámite de presentarse a un explotador de aeronaves para ser aceptado en determinado vuelo.

**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento cuyo objeto consiste en establecer una interfaz

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

segura entre los componentes humanos y de otro tipo del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

**Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - RAC 160 - PNSAC.** Medidas escritas establecidas por la UAEAC para proteger la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

**Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.** Medidas generales adoptadas por la UAEAC cuyo objetivo es determinar el grado de cumplimiento del RAC 160 y el plan de seguridad respectivo, y verificar su eficacia, procurando una rectificación rápida y eficaz de las deficiencias detectadas, de la desviación de su cumplimiento, determinando prioridades y frecuencia de las verificaciones con base en los resultados de la evaluación de riesgo, encaminado al mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación civil.

**Provisiones.** Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y el equipo asociado, utilizados a bordo de una aeronave.

**Proyección de imágenes de amenaza.** Soporte lógico aprobado por la UAEAC que puede instalarse en algunos equipos de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (por ejemplo, pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados) en la imagen de rayos X de un bolso real que se está examinando o imágenes virtuales completas de bolsos que contienen objetos amenazantes y provee información inmediata a los operadores del equipo de rayos X respecto a la capacidad de éstos para detectar dichas imágenes.

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

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

**Puesto de control.** Sitio de control de la seguridad de la aviación civil para el acceso, permanencia o circulación de personas o vehículos a las áreas restringidas.

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

**Puesto de presentación.** Lugar donde se encuentra el mostrador en el que se realiza la presentación del pasajero y su equipaje.

**Punto vulnerable.** Toda instalación en un aeropuerto o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**RAC.** Acrónimo que identifica a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicación de la UAEAC que compila las normas aeronáuticas aplicables a las actividades relacionadas con el uso de aeronaves civiles.

**Nota.-** En el caso del RAC 160 debe aclararse que este RAC prevé la existencia de documentos que lo desarrollan y que también deben ser objeto de cumplimiento.

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

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

**Servicios de escala en aeropuerto (Handling).** Servicios aeroportuarios especializados para la llegada, permanencia y salida de aeronaves, personas, cargue y descargue de mercancías o equipajes, así como para el manejo, despacho operacional de vuelos, o el mantenimiento y demás facilidades de asistencia requeridas por explotadores de aeronaves nacionales o extranjeras que operen hacia, en o desde Colombia.

**Servicio de mensajería.** Actividad en la que los envíos a cargo de uno o más expedidores se transportan a bordo de un servicio aéreo regular como equipaje de un mensajero que viaja como pasajero, acompañados por la documentación ordinaria correspondiente al equipaje facturado del pasajero.

**Sistema de detección de artefactos explosivos.** Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, un artefacto explosivo detectando uno o más componentes de dicho artefacto contenido en el equipaje, independientemente del material de que está fabricado el bulto.

**Sistema de identificación.** Conjunto de documentos, equipos, plataformas (software) y procedimientos de control sobre la expedición y uso de los mismos, utilizados para permitir el acceso de personas y/o vehículos al aeropuerto, a la parte aeronáutica o a la zona de seguridad restringida y para quienes realizan actividades de carácter permanente en las áreas públicas.

**Sistema de Permisos.** Un sistema de permisos está constituido por tarjetas o por otros documentos expedidos a las personas empleadas en los aeropuertos o a quienes por otras razones necesiten permiso para tener acceso al aeropuerto, a la parte aeronáutica, a la zona de seguridad restringida y para su permanencia en las áreas públicas en desarrollo de sus labores. Su objetivo es identificar a las personas y facilitar el acceso. También se expiden permisos a vehículos para fines similares.

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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

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

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

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

**Terminal de carga del explotador aéreo o explotador de aeronave de transporte aéreo comercial.** Es la bodega o terminal de carga del explotador de aeronave de transporte aéreo comercial o encargado por éste para recibir y entregar la mercancía debidamente individualizada al agente o al destinatario.

**Trabajos aéreos especiales.** Actividades aéreas civiles de carácter comercial, distintas del transporte público, en las que se usa una aeronave como herramienta en servicios especializados tales como: aviación agrícola, aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismo grafía, construcción, búsqueda y rescate, ambulancia aérea, publicidad aérea y similar.

**Transportista / Transportador aéreo.** Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público, que mediando el correspondiente Permiso de operación expedido por la UAEAC, se compromete mediante remuneración, a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, bajo los términos de un contrato de transporte aéreo. El Transportista debe contar con un Certificado de operación y Permiso de operación vigente para transporte aéreo y como tal, es responsable por el control operacional de tales actividades.

**Valija diplomática.** Cartera o envío embalado, cerrado y precintado de una misión diplomática y como tal tiene inmunidad diplomática con respecto a medidas de inspección aduanera o incautación, cuando va acompañado de la documentación oficial requerida.

**Vehículo de transferencia de pasajeros a la plataforma.** Todo vehículo utilizado para transportar pasajeros entre las aeronaves y los edificios de pasajeros.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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

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

**Verificaciones de seguridad para los LAG y las STEB.** Verificaciones visuales o controles de seguridad, realizados por el personal de seguridad, para detectar indicios de interferencia, en particular manipulación indebida de sellos, hurto e introducción de dispositivos, objetos o sustancias potencialmente peligrosos. Las verificaciones deberían llevarse a cabo en el punto de ingreso inicial en la parte aeronáutica. Deberían verificarse todos los suministros de LAG y STEB a fin de determinar que han estado protegidos, que no hay rastros ni sospecha de manipulación indebida y que la documentación correspondiente está en orden.

**Zona de carga.** Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionadas para la manipulación de la carga, incluye: las plataformas, los edificios y almacenes de carga, los estacionamientos de vehículos y los caminos relacionados con estos fines.

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

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

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

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

**Zona de transferencia de carga.** Área en la que está presente la carga y esta cambia de modo de transporte; esta área puede ser controlada o restringida.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Zona estéril.** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso ha sido estrictamente controlado.

- (b) **Abreviaturas.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

<b>AAC</b>	Autoridad de Aviación Civil de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil internacional, hecho en Chicago en 1944, diferente a la UAEAC.
<b>ATC</b>	Control de tránsito aéreo.
<b>ATS</b>	Servicios de tránsito aéreo.
<b>AVSEC</b>	Seguridad de aviación civil (por su sigla en inglés de Aviation Security).
<b>CFA</b>	Comité de facilitación de aeropuerto.
<b>CISA</b>	Comisión intersectorial de seguridad aeroportuaria.
<b>CSA</b>	Comité de seguridad de aeropuerto.
<b>FAL</b>	Aspectos de seguridad en la facilitación.
<b>LAG</b>	Líquidos, aerosoles y geles.
<b>OACI</b>	Organización de aviación civil internacional.
<b>OJT</b>	Entrenamiento en el puesto de trabajo.
<b>PCA</b>	Plan de contingencia de aeropuerto.
<b>PNCC</b>	Programa nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil.
<b>PNISAC</b>	Programa nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil.
<b>PNSAC</b>	Programa nacional de seguridad de la aviación civil.
<b>PSA</b>	Programa de seguridad de aeropuerto.
<b>PSE</b>	Programa de seguridad de explotador de aeronaves.
<b>SARPS</b>	Normas y métodos recomendados.
<b>SMS</b>	Sistema de gestión de la seguridad de la aviación.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

<b>STEB</b>	Bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida.
<b>TIP</b>	Proyección de imágenes de amenaza.
<b>UAEAC</b>	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad que en la República de Colombia desarrolla las funciones de autoridad aeronáutica y aeroportuaria.
<b>USAP</b>	Programa universal OACI de auditoría de la seguridad de la aviación.
<b>VIP</b>	Persona muy importante.
<b>ZSR</b>	Zona de seguridad restringida.

## Capítulo B. Disposiciones generales

### 160.100 Objetivo

- (a) Las normas contenidas en éste RAC tienen como objetivo primordial proteger a los pasajeros, tripulantes, personal en tierra, público en general usuarios, operaciones de los explotadores de aeronaves nacionales o internacionales, explotadores de aeronaves extranjeras instalaciones aeronáuticas, servicios de navegación aérea y las instalaciones aeroportuarias y administrativas que le competan contra actos de interferencia ilícita perpetrados en tierra o en vuelo, así como medidas adicionales necesarias para contrarrestar la intensificación de una amenaza.
- (b) Establecer y definir las responsabilidades a cargo de entidades, organizaciones y personas relacionadas o responsables de aplicar las medidas de seguridad de la aviación civil contenidas en el RAC 160.
- (c) Alcanzar el cumplimiento de lo previsto en las normas y procurar aplicar métodos recomendados internacionales contenidos en el Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”) así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil que figuran en los Anexos 2, 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 18 procedimientos prescritos en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

### 160.105 Principios de la seguridad de la aviación civil

- (a) La seguridad de la aviación civil se desarrollará teniendo en cuenta los principios aplicables a la administración pública y en especial, los de eficiencia, modernización, seguridad y facilitación, preservando la observancia de la ley y el orden en la aviación civil.
- (b) La adopción y aplicación de medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil, debe asegurar la más alta prioridad en las decisiones relacionadas con la seguridad, igualmente:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (1) Prevalecerá la seguridad, la regularidad y la eficiencia del transporte aéreo.
- (2) Se minimizará todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y operaciones en la aplicación de procedimientos de seguridad y otros controles a cargo de autoridades en el aeropuerto, siempre que no se comprometa la eficacia de los mismos.
- (3) Se protegerá la seguridad de los pasajeros, aeronaves, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
- (4) Se propenderá por una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.
- (5) Se protegerá apropiadamente la información de seguridad de la aviación.
- (6) Las normas, métodos y procedimientos se aplicarán a condiciones de operación “normales” y las medidas adicionales que sean necesarias, cuando se produce una intensificación del nivel de la amenaza.
- (7) Las medidas de seguridad que se apliquen serán proporcionales con la amenaza presentada

## **160.110 Obligatoriedad**

- (a) El gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación regular, los explotadores de aeronaves con operación comercial (regular y no regular) y sus dependientes, empresas de servicios de escala en aeropuerto (handling), organizaciones de mantenimiento, servicios de catering, centros de instrucción aeronáutica, personas que desarrollen actividades en las áreas de los aeropuertos o actividad vinculada al transporte aéreo dentro o fuera del aeropuerto, proveedor de servicios de navegación aérea, tenedores de hangares, locales o espacios a cualquier título en los aeropuertos (comodatarios, arrendatarios, etc.), las empresas vinculadas al sector aeronáutico, así como los propietarios, arrendatarios u ocupantes de predios colindantes al aeropuerto y en general, todas las personas nacionales o extranjeras que accedan a la infraestructura aeronáutica o aeroportuaria, deben cumplir y asegurarse de hacer cumplir el RAC 160.
- (b) En aeródromos o aeropuertos públicos con operación regular, administrados por particulares en virtud de un contrato de concesión, la responsabilidad por la observancia de este RAC se encuentra en cabeza del representante legal del concesionario, quien responderá de manera directa ante la UAEAC por su cumplimiento.
- (c) En aeródromos o aeropuertos públicos con operación regular, de propiedad o administrados por entes territoriales, la responsabilidad por la observancia de este RAC se encuentra en cabeza de la autoridad local propietaria o administradora del mismo, quien responderá de manera directa ante la UAEAC por su cumplimiento.
- (d) Los funcionarios de la UAEAC, los miembros de la Fuerza pública, organismos de seguridad del Estado y demás autoridades en el aeropuerto que presten sus servicios en aeropuertos públicos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

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 este RAC.

**Nota.-** *La Constitución Política de Colombia, describe la fuerza pública compuesta en forma exclusiva por las Fuerzas Militares (Ejército, Fuerza Aérea, Armada) y la Policía Nacional; establecidas para la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional; y el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas, y para asegurar que los habitantes de Colombia convivan en paz.*

- (e) Las normas contenidas en el RAC 160 se aplican sin perjuicio de los controles, revisiones o verificaciones a cargo de otras autoridades en el aeropuerto conforme con sus respectivas competencias.

## 160.115 Campo de aplicación

- (a) Conforme con lo previsto en el artículo 1773 del Código de Comercio, las normas contenidas en el RAC 160 aplican a todas las personas nacionales o extranjeras indicadas en la sección 160.110 que ingresen a la infraestructura aeronáutica o aeroportuaria colombiana; también aplican a todas las personas naturales o jurídicas que por razón de las actividades que desarrollan, deban ingresar a la referida infraestructura o permanecer en ella y las que desarrollen actividades vinculadas al transporte aéreo fuera del aeropuerto.
- (b) Las medidas diseñadas para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, se podrán aplicar a todas las operaciones nacionales, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por la CISA.
- (c) Las normas contenidas en el RAC 160, se ocupan de los componentes técnicos propios de la seguridad de la aviación civil y como tal, se aplican sin perjuicio de otros compromisos de orden contractual.

## 160.120 Seguridad y facilitación

- (a) Los controles y procedimientos que se apliquen en materia de seguridad de la aviación civil evitarán, en la medida de lo posible, causar interferencia o demora, o causarán la menor que sea posible, a las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos, para lo cual se tomará en cuenta que:
  - (1) La UAEAC, autoridades en el aeropuerto, explotadores de aeronaves, el aeropuerto y la dependencia de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, deben asegurarse de armonizar sus actuaciones y operaciones administrativas con los procedimientos de seguridad de la aviación civil aplicados, buscando que éstos causen el menor impacto posible al transporte aéreo evitando todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros o carga, sin perjuicio de la efectividad de los controles que deban aplicarse.
  - (2) Las autoridades en el aeropuerto eliminarán toda traba administrativa, agilizando su respuesta al usuario y automatizando las formalidades imprescindibles, al igual que integrarán y coordinarán sus procedimientos internos con el fin de garantizar que los

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

controles aduaneros, medioambientales migratorios, policivos en cualquier especialidad, de salud pública, zosanitario y fitosanitario, de seguridad de la aviación civil y cualquier otro control, se ejecuten sin causar demoras, molestias o costos innecesarios a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros o carga, garantizando en todo momento la agilidad y dinámica propia de la aviación civil, sin detrimento de la aplicación de dichos controles.

- (b) La facilitación del transporte aéreo en Colombia se regula conforme con lo previsto en el RAC 200

*Nota 1.- Las normas de facilitación aplicables a la entrada y salida de personas y su equipaje se regulan en el capítulo C del RAC 200.*

*Nota 2.- Las normas de facilitación aplicables a la entrada y salida de carga y otros artículos se regulan en el capítulo D del RAC 200.*

*Nota 3.- Las normas de facilitación aplicables a Personas no Admisibles y Deportadas se regulan en el capítulo E del RAC 200.*

*Nota 5.- Las normas de facilitación aplicables a Instalaciones y servicios para el tráfico en los aeropuertos se regulan en el capítulo F del RAC 200.*

## Capítulo C. Cooperación internacional

### 160.200 Solicitud de otros Estados respecto de la aplicación de controles especiales en vuelos especificados.

- (a) Toda solicitud de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944, para que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de ese Estado, será analizada por la UAEAC, para su eventual aplicación, siempre que se encuentre dentro de las competencias asignadas por la ley a la UAEAC y se ajuste al marco legal aplicable en Colombia.
- (b) La UAEAC podrá cooperar con otros Estados Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, hecho en Chicago en 1944, en la preparación e intercambio de información relativa al RAC 160, Programa de instrucción y/o Programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.
- (c) La UAEAC podrá compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes, la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.
- (d) La UAEAC se asegurará de adoptar y aplicar procedimientos apropiados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, impidiendo la utilización o divulgación inapropiada de dicha información.
- (e) La UAEAC incluirá una cláusula relativa a la seguridad de la aviación civil en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo que celebre con otros Estados parte.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) La UAEAC podrá poner a disposición de otros Estados contratantes, previa solicitud, una versión escrita de las partes pertinentes del RAC 160 o Programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (g) La UAEAC podrá considerar la conveniencia de concertar arreglos colaborativos entre Estados a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos antes indicados se fundarán en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen.

## 160.205 Equipo, investigación y desarrollo

- (a) La UAEAC podrá fomentar la investigación y diseño de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan con los objetivos de la seguridad de la aviación civil y cooperar con otros Estados contratantes en este propósito.
- (b) La UAEAC se asegurará que, en la adquisición de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.
- (c) La UAEAC se asegurará que los obligados conforme con la sección 160.110, utilicen equipos de seguridad en la medida en que sea practicable desde el punto de vista operacional, técnico y financiero, a fin de alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil.

*Nota.- Los textos de orientación sobre los principios relativos a los factores humanos figuran en el Manual sobre los factores Humanos en las operaciones de seguridad de la aviación civil (Documento OACI 9808) y en la Parte 1, Capítulo 4, del Manual de instrucción sobre factores humanos (Documento OACI 9683).*

## Capítulo D. - Organización, autoridades y responsabilidades

### 160.300 Generalidades

- (a) La UAEAC elaborará, ejecutará y mantendrá el RAC 160 o Programa nacional de seguridad de la aviación civil, por escrito, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que garanticen la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.
- (b) La UAEAC designará la dependencia competente para elaborar, ejecutar y mantener actualizado el RAC 160 o Programa nacional de seguridad de la aviación civil y notificará a la OACI esta designación.

*Nota.- El Decreto 260 del 28 de enero de 2004, el que lo complementa, modifique o sustituya establece la dependencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), encargada de elaborar, ejecutar y mantener actualizado el RAC 160 (Programa nacional de seguridad de la aviación civil).*

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) La UAEAC adoptará las medidas para evaluar el grado de amenaza para la aviación civil en Colombia y en consecuencia, ajustará el RAC 160 - Programa nacional de seguridad de la aviación civil, en los aspectos pertinentes cuando sea del caso.
- (d) La UAEAC definirá y coordinará las actividades entre las distintas autoridades de aeropuerto, los aeropuertos, explotadores de aeronaves de transporte aéreo, proveedor de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación del RAC 160 - Programa nacional de seguridad de la aviación civil y asignará tareas que sean necesarias a los obligados.
- (e) La UAEAC coordinará ante la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, las actividades en materia de seguridad de la aviación civil entre las diferentes autoridades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del RAC 160.
- (f) La UAEAC adoptará las medidas que sean necesarias para asegurar la preparación y ejecución de un Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil, para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del RAC 160 - Programa nacional de seguridad de la aviación civil y, verificará que los contenidos del referido Programa se ajusten a los requerimientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), para garantizar la eficacia del RAC 160.
- (g) La UAEAC adoptará las medidas que sean necesarias para certificar los instructores y planes de instrucción de la seguridad de la aviación civil, en concordancia con lo previsto en el RAC 160 - Programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (h) La UAEAC adoptará las medidas que sean necesarias para que estén disponibles, los recursos e instalaciones auxiliares necesarias, para los servicios de seguridad en cada aeropuerto abierto a la operación pública con operación regular.
- (i) La UAEAC pondrá a disposición del aeropuerto, explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial, servicio de tránsito aéreo que operan en territorio colombiano y de otras entidades interesadas, una versión escrita (formato físico o electrónico), de las partes pertinentes del RAC 160 - Programa nacional de seguridad de la aviación civil, y de la información o directrices pertinentes que les permitan conocer y cumplir con los requisitos del RAC 160.
- (j) La UAEAC adoptará las medidas que sean necesarias para cerciorarse que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del RAC 160 - Programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción periódica de concientización en seguridad de la aviación civil, mínimo como requisito para la entrega de permisos aeroportuarios.

## **160.305 Autoridad de seguridad de la aviación civil**

- (a) De conformidad con el artículo 2º del Decreto 260 de 2004, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC- es la autoridad aeronáutica y como tal, también es la autoridad de seguridad de la aviación civil en la República de Colombia y le corresponde dictar las normas,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

inspeccionar, vigilar, investigar y sancionar al infractor de la norma aeronáutica, aeroportuaria y de seguridad de la aviación civil, sin perjuicio de las acciones policivas, penales y civiles a que haya lugar.

**Nota.-** El Decreto 260 del 28 de enero de 2004, el que lo complemente, modifique o sustituya, establece la estructura y funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC- como autoridad aeronáutica de la república de Colombia, y desarrolla las facultades y competencias en materia de seguridad de la aviación civil.

- (b) Conforme con las competencias asignadas por la ley a la UAEAC, ésta se asegurará que las normas, métodos y procedimientos:
  - (1) Garanticen la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, y
  - (2) Permitan una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.
- (c) Conforme con lo previsto en el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la UAEAC aplicará las normas y podrá adoptar los métodos recomendados que figuran en el Anexo 17 a las operaciones de la aviación civil internacional
- (d) La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) en su estructura administrativa, establecerá una dependencia encargada de vigilar el cumplimiento de la normatividad técnica en las actividades de seguridad de la aviación civil.

**Nota.-** El Decreto 260 del 28 de enero de 2004 o norma que en un futuro lo complemente, modifique o sustituya, establece que es la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, la dependencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC- encargada de vigilar el cumplimiento de la normatividad técnica en las actividades de seguridad de la aviación civil.

## 160.310. Autoridades y asignación de responsabilidades

### (a) Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria

Conforme con su competencia, composición y funciones contenidas en los decretos 1400 de 2002, 1040 de 2009, 2027 de 2013 y demás normas que en el futuro modifiquen o complementen los referidos decretos, la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria formulará políticas, establecerá e implementará de manera unificada entre sus miembros las medidas, métodos, procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil que sean necesarias para prevenir y contrarrestar las amenazas por actos de interferencia ilícita que ponen en riesgo la aviación civil o la infraestructura aeronáutica o aeroportuaria.

### (b) Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

- (1) Conforme con lo previsto en el Decreto 260 de 2004, o norma que lo complemente, modifique o sustituya, la UAEAC:

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (i) Establece las normas y demás documentación de seguridad de la aviación civil aplicables en la república de Colombia.
  - (ii) Vigila, evalúa y controla el cumplimiento de las normas contenidas en el RAC 160 y demás documentos o actos administrativos que lo desarrollan.
  - (iii) Implementa las políticas y estrategias aprobadas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria.
  - (iv) Elabora y actualiza las Circulares y demás documentos de orientación técnica y las reglamentarias que sean necesarias para que los sujetos indicados en la sección 160.110, cumplan con las obligaciones en materia de seguridad de la aviación civil.
- (2) Conforme con sus competencias en materia de seguridad de la aviación civil y sin que sea una enumeración taxativa, la UAEAC:
- (i) Aprueba los procedimientos y medidas ordinarias o extraordinarias de seguridad de la aviación civil, propuestos por los responsables de aplicar las mismas, siempre que estos cumplan con los parámetros previstos en el RAC 160.
  - (ii) Orienta la elaboración de los planes de seguridad y demás documentos que desarrollen el RAC 160.
  - (iii) Designa inspectores de seguridad de la aviación civil para la vigilancia y control de calidad de la seguridad de la aviación civil a todos los obligados.
  - (iv) Practica auditorias, inspecciones, estudios y pruebas regulares o aleatorias a los sistemas de seguridad de los obligados.
  - (v) Diseña estrategias en materia de seguridad de la aviación civil a fin de buscar el mejoramiento continuo en los métodos y procedimientos de protección contra los actos de interferencia ilícita.
  - (vi) Pacta convenios interinstitucionales y memorandos de entendimiento necesarios para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad de los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.
  - (vii) Actúa como órgano consultor en materia de seguridad de la aviación civil.
  - (viii) Participa junto con las demás autoridades en las evaluaciones sobre el nivel de riesgo a la aviación civil en Colombia y actualiza el Programa nacional de seguridad de la aviación civil conforme los resultados de dicha evaluación.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (ix) Recibe, de los obligados, compila y analiza la información sobre amenazas, incidentes, actos de interferencia ilícita, artículos restringidos de llevar en cabina de pasajeros que les son retenidos y demás información que considere relevante.
- (x) En la medida de lo posible, contribuir al fomento y promoción de relaciones de cooperación e intercambio de información, tecnología, conocimientos o experiencia en seguridad de la aviación civil entre Estados, organizaciones y asociaciones internacionales.
- (xi) Proyecta informes sobre los actos de interferencia ilícita que afecten la aviación civil con destino a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (xii) Mantiene un banco de datos con los últimos adelantos tecnológicos aplicados a la seguridad de la aviación civil.
- (xiii) Diseña y mantiene el banco de datos y estadísticas sobre actos de interferencias ilícitas ocurridas y a ella reportados en Colombia.
- (xiv) Diseña, aplica y actualiza el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil y demás documentos que desarrollan el RAC 160.
- (xv) Propende por que los obligados apliquen las medidas de seguridad que se establezcan en sus planes de seguridad o el Plan de gestión de riesgo.

## **(c) Aplicación de procedimientos de control de otras autoridades en aeropuertos públicos**

### **(1) Aplicación de procedimientos policiales.**

Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Policía Nacional, en sus diferentes especialidades, los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán con dicha autoridad lo pertinente a la aplicación, en el respectivo aeropuerto, de los procedimientos y controles a las personas, carga, equipaje y correo; propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de facilitación.

### **(2) Aplicación de procedimientos migratorios**

Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o quien haga sus veces, los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán dicha autoridad lo pertinente a la aplicación, en el respectivo aeropuerto, de los procedimientos y controles migratorios a los viajeros; propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de facilitación.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

(3) Aplicación de procedimientos de impuestos y aduanas

Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) o quien haga sus veces, los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán con dicha autoridad, lo pertinente a la aplicación, en el respectivo aeropuerto, de los procedimientos y controles aduaneros sobre mercancías, correo y equipajes; propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de facilitación.

(4) Aplicación de procedimientos Fito - zoosanitarios

Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o quien haga sus veces, los administradores, gerentes aeroportuarios, o gerentes de concesionario, coordinará con dicha autoridad lo pertinente a la aplicación, en el respectivo aeropuerto, de las medidas sanitarias y/o Fito - zoosanitarias que sean necesarias para hacer efectivo el control de la sanidad animal o vegetal y la prevención de todo riesgo biológico; propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de facilitación.

(5) Aplicación de procedimientos de las Fuerzas Militares

Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea), los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán con dichas fuerzas, lo pertinente la aplicación, en el respectivo aeropuerto, de los controles y procedimientos sobre las personas, cosas o aeronaves, propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de facilitación.

(6) Facilitación y aplicación de los controles de las autoridades del estado en los aeropuertos.

(i) En la aplicación de controles las autoridades en los aeropuertos:

- (A) Armonizarán sus medidas y procedimientos conforme con los estándares internacionales establecidos por la OACI para la aviación civil;
- (B) Se asegurarán que sus medidas y procedimientos no impacten adversamente la dinámica propia de la aviación civil;
- (C) Asegurarán equilibrio entre sus controles y los principios de facilitación de que trata el RAC 200.
- (D) El apoyo a la seguridad de la aviación civil y a la facilitación por parte de las autoridades mencionadas en esta Sección, se orientará de ser necesario, mediante

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento entre la UAEAC, la correspondiente autoridad, y/o los explotadores o concesionarios de aeropuertos o aeronaves, en atención a sus respectivas competencias y responsabilidades.

## **160.315 Protección a la información de seguridad de la aviación civil**

- (a) La UAEAC establecerá las medidas y procedimientos del caso para proteger apropiadamente la información de seguridad de la aviación que genere o gestione.
- (b) La UAEAC adoptará las normas y medidas del caso para que toda organización que desarrolle procesos o procedimientos de seguridad de la aviación civil o vinculada con estos, se asegure de proteger apropiadamente la información de seguridad que genere en el desarrollo de su actividad, información que puede ser requerida por la UAEAC.

## **160.320 Acuerdos bilaterales y/o Regionales**

- (a) La UAEAC podrá celebrar acuerdos bilaterales y/o Regionales en materia de seguridad de la aviación civil con el fin de fomentar la cooperación con otros Estados, cuando así se solicite o requiera.
- (b) Sin perjuicio de la suscripción o no de Acuerdos, cuando la AAC de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional tenga el propósito de realizar visitas de asistencia, asesoría, inspección, control o vigilancia en seguridad de la aviación civil a un aeropuerto o explotador de aeronave que opere en el Estado Colombiano, dicha autoridad, en la medida de lo posible, notificará previamente a la UAEAC del objetivo de la visita.
- (c) Cuando un aeropuerto o explotador de aeronave que opere en el territorio colombiano sea contactado por una AAC o autoridad de seguridad de la aviación civil de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para ser objeto de visitas de asistencia, asesoría, inspección, control o vigilancia en seguridad de la aviación civil, ese aeropuerto o explotador de aeronave debe asegurarse de informar previamente a la UAEAC de dicha visita indicado fechas y personas designadas para atender la misma, el alcance de la actividad y toda otra información pertinente que posean sobre la visita.

## **Capítulo E. - Operaciones de seguridad de aviación civil**

### **160.400 Plan de seguridad del aeropuerto**

- (a) Cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil de transporte público regular, establecerá, aplicará y mantendrá actualizado un Plan escrito de seguridad aeroportuaria, apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil y demás documentos que lo desarrollen.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (b) En cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil, deberá designarse un responsable por la operación de seguridad de la aviación civil. Las funciones mínimas del responsable de seguridad de la aviación civil, se describen en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (c) En cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil en operaciones de transporte público regular, se establecerá un comité de seguridad, para ayudar al responsable por la operación de seguridad de la aviación civil mencionado en el párrafo (b) anterior, a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en este Programa, en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil y demás documentos que lo desarrollan.
- (d) Los requisitos de diseño de los aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos, tecnológicos y los relacionados con la infraestructura en general que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integrarán en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

### **160.405 Plan seguridad de explotador de aeronave y otros obligados**

- (a) Los explotadores de transporte aéreo comercial que proporcionen servicios desde, en, o hacia Colombia y demás obligados, deberán establecer, aplicar y mantener actualizado un plan de seguridad, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil y demás documentos que lo desarrollen.
- (b) La UAEAC adoptará las medidas que sean necesarias para asegurarse que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial, que ofrezcan o proporcionen servicios desde, en o hacia la república de Colombia, sean de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga, establezcan, apliquen y mantengan actualizado un Plan de Seguridad para Explotadores de aeronaves (PSE), por escrito y que cumpla con los requisitos previstos en este RAC 160.
- (c) La UAEAC tomará las medidas que sean necesarias para asegurarse que el Plan de Seguridad de Explotador de aeronaves comerciales y demás obligados, se ajuste a lo previsto en El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil según corresponda.
- (d) La UAEAC adoptará las medidas que sean necesarias para asegurarse que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial que prestan servicios en, desde o hacia la República de Colombia y que operan vuelos en código compartido u otros acuerdos de colaboración con otros explotadores, notifiquen a la UAEAC el carácter y alcance de estos acuerdos, especificando los responsables de la seguridad de la aviación civil y la identidad de los otros explotadores involucrados en esos vuelos.
- (e) Responsabilidades de los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

El explotador de aeronaves de transporte aéreo comerciales con permiso de operación para operar desde, en o hacia la República de Colombia, sean de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga, debe adoptar medidas para asegurarse de:

- (1) La seguridad de sus áreas operacionales, instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título.
- (2) La seguridad de sus bienes.
- (3) La seguridad e identificación de sus pasajeros, dependientes (tripulación, empleados, contratistas, etc.)
- (4) La seguridad de los equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, provisiones, artículos para el servicio en vuelo y mantenimiento.
- (5) La seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación.

## **Capítulo F. Control de calidad de la seguridad de la aviación civil**

### **160.500 Generalidades**

- (a) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad sean objeto de procedimientos de selección apropiados que incluyan la verificación de antecedentes, visitas domiciliarias y pruebas de confiabilidad que garanticen la mejor calidad en la aplicación de controles.
  - (1) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad:
    - (i) Posean las competencias requeridas para desempeñar sus funciones,
    - (ii) Reciban la instrucción de seguridad (inicial y recurrente) de conformidad con los requisitos del Programa nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil,
    - (iii) Se mantengan actualizados los registros de instrucción y
    - (iv) Apliquen procedimientos de operación normalizados (PON) y sean objeto de evaluaciones iniciales y periódicas para asegurar el cumplimiento de los citados procedimientos.
  - (2) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de cumplimiento contenidas en el RAC 160, el PSA o el PSE. Igualmente, determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (3) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que las personas que llevan a cabo operaciones de inspección, estén certificadas conforme con los requisitos previstos en el PNISA.
- (4) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de cumplimiento contenidas en el RAC 160, el PSA o el PSE. Igualmente, determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.
- (5) La UAEAC podrá practicar medidas de seguridad programadas o aleatorias, para verificar el cumplimiento del RAC 160 y asegurar una rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia hallada, conforme lo establece el PNCC.
- (6) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que la gestión, fijación de prioridades y la organización del PNCC sea independiente de las organizaciones o personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del RAC 160, conforme con lo anterior:
- (7) El inspector AVSEC de la UAEAC que realiza de medidas de seguridad estará debidamente capacitado conforme al PNISA, para ejecutar las tareas previstas en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollan.
- (8) El inspector AVSEC de la UAEAC que realiza medidas de seguridad tendrá la autoridad necesaria para obtener información suficiente que le permita llevar a cabo sus tareas y para hacer cumplir las medidas correctivas que adopte o acuerde.
  - (i) Los obligados conforme a lo previsto en la sección 160.110, deben asegurarse de entregar la información que se les requiera, cuando se les solicite y prestar toda la colaboración que le permita al inspector cumplir a cabalidad con su función.
- (9) La UAEAC complementará el PNCC con un sistema confidencial de reportes proporcionados por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra, etc., y
- (10) La UAEAC Establecerá:
  - (i) Un proceso para registrar y analizar los resultados del PNCC, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del RAC 160.
  - (ii) Un método para identificar las causas, tipos de incumplimiento, y
  - (iii) Un método para verificar la aplicación de medidas correctivas sostenidas.
- (11) Un Estado contratante afectado por un acto de interferencia ilícita en Colombia podrá solicitar a la UAEAC y ésta a su vez a ellos, que revalúen los controles y procedimientos de seguridad y que, oportunamente, adopten las medidas que sean necesarias para subsanar los puntos débiles a fin de evitar la repetición de los hechos. La UAEAC informará al Estado y a la OACI acerca de tales contramedidas.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (12) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que cada una de las entidades u organizaciones responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del RAC 160, verifiquen periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios y cumpla con lo previsto en el RAC 160 o Plan de seguridad de la aviación de cada organización.
- (13) Lo referente a Control de calidad de la seguridad de la aviación civil se desarrolla en el Apéndice correspondiente al Programa Nacional de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil
- (14) Lo referente a la selección, contratación e instrucción del personal de seguridad de la aviación civil se desarrolla en el Apéndice correspondiente al Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil

## **160.505 Protección de las instalaciones y servicios para la navegación aérea**

- (a) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que el proveedor de servicios a la navegación aérea y sus dependientes (directos o indirectos) que opera en Colombia, establezcan y apliquen medidas de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos contenidos en éste RAC 160 y en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (b) Las estaciones destinadas a la provisión de servicios a la navegación aérea se consideran áreas o zonas de seguridad restringidas y en consecuencia, se aplican las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil previstas para dichas áreas.
- (c) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados en los cerros y parajes fuera del perímetro urbano, será responsabilidad de su propietario u operador, quien podrá coordinar dicha seguridad con las Fuerzas Públicas.
- (d) Además de la protección de las Fuerzas públicas, la UAEAC realizará las gestiones pertinentes para garantizar la prestación de servicios de vigilancia para los sistemas de navegación, comunicaciones o meteorología bajo su jurisdicción cuando sea necesario y supervisará la efectividad de los controles y asegurándose que las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos para la protección de dichas instalaciones sean apropiadas.
- (e) La Secretaría de Sistemas Operacionales de la UAEAC y su Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y, de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea o dependencias que en el futuro ejecuten esas competencias como proveedores de servicios a la navegación aérea en Colombia, deberán establecer y aplicar disposiciones de seguridad apropiadas, en concordancia con el RAC 160 y el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (f) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados dentro del perímetro del aeropuerto o en sus inmediaciones o que estén al servicio de la operación del aeropuerto o la navegación aérea, será realizada a través de los esquemas de seguridad del aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (g) El gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario o entes territoriales que operen un aeropuerto, deben asegurarse de incluir en sus esquemas de seguridad las ayudas a la navegación aérea considerándolas como puntos vulnerables y de interés especial.

## Capítulo G Medidas preventivas de seguridad

### 160.600 Objetivos

- (a) La UAEAC establecerá las medidas que sean necesarias para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados para su transporte por vía aérea
- (b) Las medidas de seguridad de la aviación adoptadas conforme al párrafo (a) que precede, incluirán la aplicación de medidas aleatorias e imprevisibles con la finalidad de alcanzar un efecto disuasivo de las medidas de seguridad.

### 160.605 Medidas relativas al control de acceso

- (a) En cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establecerán zonas de seguridad restringidas, designadas por la UAEAC basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realice dicha autoridad y demás autoridades nacionales competentes.
- (b) El acceso a las zonas de seguridad restringid de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil estará controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.
- (c) Se establecerán sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se verificará la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
- (d) Antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros a las que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, se verifiquen sus antecedentes.
- (e) En las zonas de seguridad restringidas, se supervisará la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.
- (f) Se inspeccionará y se aplicarán controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que porten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos que presten servicios a las operaciones de la aviación civil.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (g) Los vehículos a los que se conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, serán objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados.

## 160.610 Medidas relativas a las aeronaves

- (a) La UAEAC se asegurará que se lleven a cabo verificaciones de seguridad a las aeronaves que originen vuelos en Colombia, en desarrollo de operaciones de transporte aéreo comercial, según sea apropiado. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por el explotador o por las autoridades nacionales competentes.
- (b) Se adoptarán medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave o se manejen de otro modo apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales.
- (c) Los explotadores de transporte aéreo comercial adoptarán medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

*Nota.- Las disposiciones para la seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo de las aeronaves utilizadas para el transporte aéreo comercial figuran en el Anexo 6, Parte I, Capítulo 13, Sección 13.2. En el RAC 4.14 y 4.15 figuran disposiciones nacionales aplicables al ingreso de personas a cabina de mando.*

- (d) Toda aeronave utilizada en transporte aéreo comercial estará protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.
- (e) Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, establecerán controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves en tierra.
- (f) Los explotadores de aeronaves deberán establecer controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves, cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.

## 160.615 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano

- (a) Los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano, serán inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.
- (b) Los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano serán inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que se haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

pasajeros y su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

- (c) Los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estarán protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.
- (d) Se establecerán medidas para las operaciones de tránsito, a fin de proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.
- (e) En los aeropuertos y a bordo de las aeronaves, se establecerán prácticas para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

### **160.620 Medidas relativas al equipaje de bodega**

- (a) El equipaje de bodega de origen se someterá a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial, que salga de una zona de seguridad restringida.
- (b) Todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se protegerá contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.
- (c) Los explotadores de transporte aéreo comercial no transportarán el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada.
- (d) El equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccionará antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que se haya establecido un procedimiento de validación y se apliquen procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su cargue en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.
- (e) Los explotadores del transporte aéreo comercial transportarán únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportador aéreo. Se debería dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (f) Los transportadores aéreos establecerán procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado de conformidad con su evaluación de riesgos de seguridad sin perjuicio de la evaluación de riesgo realizada por la UAEAC.

### **160.625 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos**

- (a) La carga y el correo se someterán a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.
- (b) Se establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo.
- (c) La carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial estarán protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.
- (d) Se aplicarán medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.
- (e) Los explotadores no aceptarán transportar carga ni correo en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente confirme y demuestre que se aplica la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado o una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.
- (f) El aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser embarcados en vuelos comerciales de pasajeros, se sometan a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.
- (g) Las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos, serán objeto de controles de seguridad apropiados, que pueden incluir la inspección.
- (h) La carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispondrán de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.
- (i) La carga y el correo de transbordo deberán pasar por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial.
- (j) La inspección de la carga y correo que se realice, se llevará a cabo utilizando métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (k) La carga y el correo de transbordo que entren en el territorio colombiano, habrán pasado previamente por los controles de seguridad apropiados.

## **160.630 Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros**

- (a) La UAEAC definirá los requisitos aplicables por los transportistas aéreos relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

*Nota.- Esos pasajeros viajan en calidad de “pasajeros en condiciones jurídicas especiales”.*

- (b) Los explotadores que proporcionan servicios desde Colombia incluirán, en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo condiciones jurídicas especiales.
- (c) Los explotadores y pilotos al mando de aeronaves estarán informados en los casos en que viajen pasajeros bajo condiciones jurídicas especiales, para que puedan aplicarse los controles de seguridad apropiados.
- (d) Personal armado a bordo

Conforme con lo previsto en Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en Colombia no se permite transporte de personal armado al interior de la cabina de pasajeros de aeronaves comerciales.

## **160.635 Medidas relativas a la parte pública**

- (a) La UAEAC adoptará las medidas que estime pertinentes para asegurarse que el Gerente, Administrador Aeroportuario o el Gerente del concesionario, establezca medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgo a escala nacional y local por las autoridades competentes.
- (b) La UAEAC, adoptará las coordinaciones que estime pertinentes para asegurarse que el Gerente, Administrador Aeroportuario o el Gerente del concesionario, aplique las medidas de seguridad en la parte pública, con la fuerza pública y demás autoridades en el aeropuerto, definiendo las responsabilidades correspondientes.

## **160.640 Medidas relativas al ciberterrorismo**

- (a) La UAEAC podrá establecer las medidas que estime pertinentes para asegurarse de:
- (1) Proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones empleadas para los fines de aviación civil, contra interferencias que pudieran poner en

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

peligro la seguridad operacional de la aviación civil, de conformidad con la evaluación de riesgos de la aviación civil.

- (2) Los aeropuertos públicos con operación regular y a los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del RAC 160, a identificar los sistemas de tecnología de la información o comunicaciones que revisten carácter crítico, las amenazas y vulnerabilidades que los afectan y, a diseñar medidas de protección

## Capítulo H Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita

### 160.700 Prevención

- (a) La UAEAC en coordinación con la Fuerza Pública y demás entidades competentes, adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio colombiano, hasta que puedan continuar su viaje.
- (b) La UAEAC en coordinación con la Fuerza Pública y demás entidades competentes, adoptará las medidas necesarias, cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.
- (c) La UAEAC se asegurará que se adopten, por parte de la autoridad competente, disposiciones para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.
- (d) Cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, su explotador la inspeccionará descartando la presencia de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos.
- (e) Los explotadores de aeropuerto y de aeronaves comerciales prepararán planes de contingencia asignando recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.
- (f) La UAEAC verificará que se cuente con personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil, dicho personal podrá ser provisto por las Fuerzas Armadas de Colombia conforme con lo previsto en el Plan Nacional de Contingencia.

### 160.705 Respuesta

- (a) Respuesta por parte de las entidades responsables de enfrentar un acto de interferencia ilícita.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Las entidades responsables de suministrar respuesta especializada a un acto de interferencia ilícita, de acuerdo con lo previsto en el Plan Nacional de Contingencia, deberán reaccionar en el menor tiempo posible, una vez sean informados conforme con lo previsto en el Plan Nacional de Contingencia, sus propios protocolos internos y plan de Contingencia del aeropuerto.

**Nota.-** El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, contiene detalles sobre la respuesta frente a los actos de interferencia ilícita.

(b) La UAEAC se asegurará de:

- (1) Establecer, con el concurso de otras autoridades y de la Fuerza Pública según sea necesario, las medidas que sean apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en el territorio colombiano, hasta que puedan continuar su viaje, en coordinación con las demás entidades encargadas de la atención de la contingencia.
- (2) Recabar toda la información pertinente de la aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso al aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
- (3) Proporcionar asistencia a la aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.
- (4) Establecer, las medidas que sean factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que aterriza en territorio colombiano se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas; en estas medidas debe evaluarse el grave peligro que conlleva continuar con el vuelo.
- (5) Si la aeronave hubiese aterrizado en territorio colombiano, hacer las respectivas consultas con el Estado del explotador de esta última, y notificar la condición en que se encuentra la misma, a los Estados de destino supuesto o declarado o aquellos donde aterrice. Del mismo modo, se procederá cuando Colombia, sea Estado del explotador, o de matrícula, respecto de otros estados, donde se dirija o aterrice una aeronave, cuándo se tenga conocimiento que ha sido objeto de interferencia ilícita.
- (6) Notificar por el medio más expedito posible, el aterrizaje en territorio colombiano de la aeronave que es objeto de un acto de interferencia ilícita, al Estado de matrícula y al Estado del explotador, y notificará toda otra información de que disponga a:
  - (i) Ambos Estados mencionados.
  - (ii) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iii) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes.
  - (iv) Cada Estado cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave, y
  - (v) La Organización de Aviación Civil Internacional.
- (c) La UAEAC podrá distribuir la información recibida conforme al párrafo (b) (2) anterior, a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a los aeropuertos apropiados, al explotador y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.
- (d) La UAEAC podrá, en la medida de lo posible, cooperar con otros Estados, a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita.
- (1) Al tomar medidas para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita en territorio colombiano, la UAEAC podrá requerir la cooperación, experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante o del Estado de matrícula de dicha aeronave.

## **160.710 Intercambio de información**

- (a) La UAEAC proporcionará a la OACI la información relacionada con los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, una vez resuelto el caso.
- (b) La UAEAC intercambiará con otros Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la información que considere apropiada sobre cómo responder ante un acto de interferencia ilícita y, al mismo tiempo, proporcionará esa información a la OACI. Se reubico de acuerdo con el Anexo 17.

## **160.715 Plan nacional de contingencia y respuesta a los actos de interferencia ilícita**

- (a) La UAEAC conjuntamente con el Comité Técnico de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, elaborará y actualizará el Plan o Protocolo Nacional de Contingencia para dar respuesta a los actos de interferencia ilícita.
- (1) La UAEAC como Secretaría de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, se asegurará de presentar el Plan o Protocolo Nacional de Contingencia, para dar respuesta a los actos de interferencia ilícita y sus actualizaciones a la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, para la aprobación.
- (2) El Plan o protocolo nacional de contingencia es de conocimiento restringido, exclusivo de las entidades o instituciones del Estado que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y demás organizaciones que de forma específica deban participar en su activación o desarrollo.
- (3) La UAEAC como Secretaría de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, dará a conocer a los aeropuertos públicos únicamente los aspectos pertinentes del Plan o Protocolo Nacional de Contingencia que sea necesario que estos conozcan para su aplicación en caso de presentarse un acto de interferencia ilícita.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **160.720 Plan de contingencia de aeropuerto**

- (a) El Gerente, Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, debe asegurarse de elaborar, implementar y mantener actualizado un Plan de contingencia de aeropuerto, concordante con el Plan nacional de contingencia y lo previsto Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (b) El Plan de contingencia de aeropuerto es de conocimiento restringido y por razones de seguridad, su contenido sólo debe ser conocido por quienes deban actuar en su activación y desarrollo frente a cada suceso, los funcionarios de las autoridades encargadas del manejo de la crisis y los organismos de socorro, cada uno en lo de su competencia.

## **160.725 Punto de estacionamiento aislado de aeronaves**

- (a) Lo referente a esta sección se desarrolla en Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.

## **160.730 Tratamiento de artefactos o sustancias sospechosas**

- (a) Lo referente a esta sección se desarrolla en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil

## **160.735 Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando móvil**

- (b) Lo referente a esta sección se desarrolla en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.

## **160.740 Ejercicios de seguridad (simulacros)**

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

## **160.745 Notificación de actos de interferencia ilícita**

- (a) Las notificaciones sobre la ocurrencia de actos de interferencia ilícita a la OACI, al igual que la información a los medios de comunicación corresponde, en forma exclusiva, al Director General de la UAEAC.
- (b) 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

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Estados cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran a bordo de la aeronave involucrada en un acto de interferencia ilícita.

- (c) La notificación del hecho a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se hará en el formato establecido para tal fin por dicha organización y en lo posible, dentro los treinta (30) días siguientes a la ocurrencia del acto de interferencia ilícita.

## **160.750 Evaluación del acto de interferencia ilícita por el aeropuerto.**

- (a) Con posterioridad a cada amenaza o a la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, el Comité de seguridad de aeropuerto debe realizar una reunión extraordinaria con el fin de evaluar la situación acontecida y la efectividad de las acciones llevadas a cabo.
- (b) El informe de la evaluación, así como las medidas que se recomienden para prevenir la ocurrencia futura de estos hechos, deberá remitirse a la UAEAC en el menor tiempo posible, en todo caso en un término que no sea superior a diez (10) días calendario siguiente a la ocurrencia del hecho.
  - (1) La evaluación posterior a los ejercicios o a la atención de un acto de interferencia ilícita debe realizarse acorde con lo previsto en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil que forma parte integral de este RAC.
    - (i) El Plan de acción que se establezca como resultado de la evaluación del hecho, debe ser objeto de seguimiento a su cumplimiento y efectividad del mismo.
    - (ii) El aeropuerto, el explotador de aeronaves o los obligados en la sección 160.230 de este RAC, deberán presentar a la UAEAC el informe sobre el acto de interferencia ilícita conforme lo solicite la UAEAC.
- (c) La UAEAC evaluará el informe y podrá adicionar las recomendaciones que considere necesarias y procederá a informar del mismo a la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria en la siguiente sesión.

**Nota 1.-** La notificación de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita de una aeronave en vuelo al ATS se regula de conformidad con lo previsto en los RAC 5 - Reglamento del Aire en el numeral 5.3.7, igualmente el RAC 4 - Normas de Aeronavegabilidad y operación de Aeronaves en el numeral 4.15.2.18 establece que el explotador de aeronaves en su manual de procedimientos debe incluir el procedimiento aplicable a los eventos de interferencia ilícita abordo.

**Nota 2.-** Respecto al control de acceso a la cabina de mando, las normas que regulan este procedimiento se encuentra prevista en el RAC 4.18.2.5, 4.18.2.6 y 4.18.16 *ibídem*, en relación con los requerimientos de seguridad para el compartimiento de tripulación en vuelo se encuentra establecida en el numeral 4.5.6.11 *ibídem*

**Nota 3.-** La lista de verificación de procedimientos de búsqueda de bomba se encuentra regulada en el RAC 4.15.2.18 y 4.15.2.25.20 *ibídem*.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota 5.-** El programa de instrucción para miembros de tripulación está establecidos en el numeral 4.15.2.25.21 *ibídem*.

**Nota 6.-** Los servicios a las aeronaves en caso de una emergencia derivada de un acto de interferencia ilícita se encuentran regulada en el RAC 6 - Gestión del tránsito aéreo en el numeral 6.2.24 *ibídem*.

**Nota 6.--** Los servicios de alerta derivada de un acto de interferencia ilícita se encuentran regulada en el RAC 6.5 *ibídem*.

**Nota 7.-** Las notificaciones a los centros coordinadores de salvamento se encuentran regulada en el RAC 6.5.2 *ibídem*.

**Nota 8.-** La información para el explotador se encuentra regulada en el RAC 6.5.2 *ibídem*.

**Nota 9.-** La notificación a las autoridades de seguridad de la aviación civil, cuando se sospeche o confirme un acto de interferencia ilícita se encuentra regulado RAC 8 – Investigación de accidentes e incidentes en el numeral 8.3.1

**Nota10.-** Las características físicas, diseño y operación de los aeródromos se encuentran previstas en el RAC 14 – Aeródromos.

## Capítulo I Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil

### 160.800 Obligación

- (a) Los obligados conforme a la sección 160.110 de este RAC, deben asegurarse de:
- (1) Implementar y mantener un Sistema de Gestión de la seguridad de la aviación civil (SeMS) conforme con lo previsto en Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de este RAC con el propósito de gestionar apropiada y sistemáticamente los riesgos de seguridad de la aviación civil originados en sus operaciones, alineándolo con los otros sistemas de gestión de riesgos de que disponga.
  - (2) Adoptar las medidas del caso para la revisión y actualización periódica del (SeMS) cuando los riesgos de seguridad varíen o la UAEAC lo encuentre necesario.
- (b) Los obligados conforme a la sección 160.110 presentarán ante UAEAC su respectivo Plan de implantación del SeMS indicando claramente las acciones, tiempos y recursos que se requieran para su puesta en funcionamiento y permanente actualización.
- (c) La UAEAC desarrollará los mecanismos y procedimientos para la vigilancia y seguimiento del SeMS y contará con plena autonomía para validar los datos proporcionados por los obligados en la documentación SeMS, creada por la misma organización y entregada a la UAEAC para su evaluación, concertación y posterior vigilancia de cumplimiento.

### 160.805 Evaluación de riesgos y vulnerabilidad de la seguridad de la aviación civil y su Plan de Gestión de Riesgo

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) La UAEAC establezca la metodología aplicable a la evaluación del nivel de riesgo y vulnerabilidad de la seguridad de la aviación civil para los aeropuertos públicos con operación comercial regular, incluyendo entre otros aspectos, los tipos de amenazas y las condiciones de seguridad aeroportuaria que inciden en la probabilidad de que se materialice una de las amenazas.
  - (1) En la medida de lo posible, para los aeropuertos públicos con operación comercial no regular, esta evaluación podrá ser realizada por las entidades miembro de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, por solicitud de la UAEAC y bajo la coordinación de esta última entidad.
- (b) Conforme con lo previsto en el párrafo (a) precedente, en el RAC 160 y el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil y en el Plan de seguridad del aeropuerto, el Comité de Seguridad del aeropuerto debe evaluar el nivel de riesgo del aeropuerto, como mínimo una (1) vez al año. Una copia de la evaluación deberá remitirse a la UAEAC dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la evaluación o dentro del plazo que la UAEAC le fije.
- (c) La evaluación del nivel de riesgo y su Plan de Gestión de Riesgo, son de conocimiento restringido y por lo tanto se tratarán como información delicada o sensible del aeropuerto.

## Capítulo J Información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil

### 160.900 Restricción y protección de la información

- (a) Los obligados conforme con lo previsto en la sección 160.110, deben adoptar las medidas que sean necesarias para asegurarse que la información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil, sea de conocimiento exclusivo de las personas que requieren dicha información para el desempeño de sus atribuciones y por consiguiente, están previamente autorizadas para acceder a la misma.

*Nota.- Se considera como información delicada o sensible de seguridad de aviación civil entre otros los siguientes documentos: Estudios de seguridad de instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas, información de inteligencia, Actas de reuniones CISA, hojas de vida del personal de AVSEC, hojas de vida de la tecnología de apoyo a la operación de seguridad de la aviación civil, formularios con información personal de la población aeroportuaria y demás documentos que se obtengan en virtud a la expedición de permisos aeroportuarios, registros de actividades de control de calidad de AVSEC, Mapas de riesgo, Formatos de autocontrol y evaluación de amenazas, Documentos de análisis y gestión de riesgo, Apartes de planes de contingencia, Protocolos de actuación de las autoridades en desarrollo del plan nacional de contingencia y demás información que clasifique como tal la UAEAC, el aeropuerto o un transportista aéreo en su Plan de seguridad.*

- (b) La información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil debe contar con medidas de protección que salvaguarden su integridad y la integridad de las personas que participan en la operación; también, deben aplicarse medidas de protección cuando se identifica, clasifica, recibe, retiene, consulta, revela, difunde o elimina información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) La información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil debe mantenerse en condiciones seguras cuando no se encuentre en uso; de la misma manera, deben adoptarse las precauciones del caso para impedir el acceso no autorizado a la misma.

**Nota.-** Puede recurrirse al uso de armarios de seguridad, salas cerradas o cajas fuertes también puede considerarse una forma de lograr más protección cuando se estime necesario. Las copias electrónicas de documentos de información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación deberían estar protegidas de una forma equivalente.

- (d) La UAEAC y los obligados conforme a la sección 160.110 deben asegurarse de establecer las medidas para asegurar que las personas autorizadas, con acceso a información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación civil, no revelen dicha información a personas no autorizadas.

**Nota.-** Puede considerarse la posibilidad de que las personas autorizadas firmen un “acuerdo de confidencialidad” antes de permitirles tener acceso a dicha información.

- (e) Para posible intercambio de información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación entre Estados, se procederá así:

(1) La UAEAC identificará la información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación y comunicará todos los requisitos específicos de las medidas de protección que deban aplicarse antes para compartir dicha información con otros Estados.

(2) Cuando la UAEAC reciba información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la aviación, aplicará las medidas de protección que estime necesarias para evitar el uso no autorizado o la divulgación de dicha información.

- (g) Para el desarrollo e implementación de la presente sección, los obligados deben cumplir con los siguientes pilares de la información:

(1) Confidencialidad: Los activos de información solo pueden ser accedidos y custodiados por usuarios que tengan permisos para ello.

(2) Integridad: El contenido de los activos de información debe permanecer inalterado y completo. Las modificaciones realizadas deben ser registradas asegurando su confiabilidad.

(3) Disponibilidad: Los activos de información sólo pueden ser obtenidos a corto plazo por los usuarios que tengan los permisos adecuados.

(4) Cumplir con las condiciones:

(i) Autenticidad: Los activos de información los crean, editan y custodian usuarios reconocidos quienes validan su contenido.

(ii) Posibilidad de auditoría: Se mantienen evidencias de todas las actividades y acciones que afectan a los activos de información.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iii) Protección a la duplicación: Los activos de información son objeto de clasificación, y se llevan registros de las copias generadas de aquellos catalogados como confidenciales.
- (iv) No repudio: Los autores, propietarios y custodios de los activos de información se pueden identificar plenamente.
- (v) Legalidad: Los activos de información cumplen los parámetros legales, normativos y estatutarios de la organización.
- (vi) Confiabilidad de la Información: Es fiable el contenido de los activos de información que conserven la confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticidad y legalidad.

## Capítulo K Aviación general

### 160.1000 Zonas de aviación general en los aeropuertos

- (a) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación regular, donde también tengan lugar operaciones de aviación general, en lo posible, destinará una zona alejada o aislada de la utilizada por la aviación comercial regular, para el uso de la aviación general.
- (b) El aeropuerto en su PSA deberá establecer e implementar los controles que sean necesarios para evitar que desde la zona de aviación general se acceda a las áreas operacionales o áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto; estos controles se implementarán sin perjuicio de las medidas que al efecto apliquen otras autoridades en el aeropuerto.
- (c) El explotador, operador o tenedor de un área a cualquier título (comodatario, arrendatario, entre otras.) que opere o funcione desde la zona de la aviación general del aeropuerto, debe cumplir con lo previsto en este RAC y el PSA, con el fin de implementar en dicha área medidas para prevenir actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, así como cualquier actividad incompatible con los fines de la misma.
- (d) Conforme con lo previsto en el RAC 6 -Gestión de Tránsito Aéreo- o norma que en el futuro lo sustituya o modifique, la torre de control informará al aeropuerto respecto a la llegada de aeronaves de aviación general, o cuando una aeronave de aviación general, deliberada o inadvertidamente desconozca las instrucciones de rodaje.

## Capítulo L. Programa nacional de control de la calidad de la aviación civil y Programa Nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil

### 160.1100 Programa Nacional de control de la calidad de la aviación civil

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) **Elaboración.** La UAEAC elaborará por escrito, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCC) y evaluará periódicamente el grado de cumplimiento del RAC 160 validando su eficacia.

*Nota.- El Decreto 260 del 28 de enero de 2004, en su artículo 26 establece que es la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria la dependencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), encargada de elaborar, aplicar y mantener actualizado el PNCC.*

- (1) Los aeropuertos abiertos a la operación pública con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial, por escrito, se asegurarán de elaborar mantener actualizado y aplicar un Plan de control de calidad de la seguridad de la aviación civil acorde a sus operaciones y conforme con el PNCC según corresponda; este Plan debe ser presentado a la UAEAC para su análisis, una vez verificado el cumplimiento de requisitos la UAEAC podrá emitir la respectiva aprobación.
- (2) Los aeropuertos públicos con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial que implanten procesos de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil, deben asegurarse de informar a la UAEAC las conclusiones de cada actividad de control de la calidad que realicen y el Plan de medidas correctivas que hayan aplicado, así como el seguimiento al mismo.

- (b) **Objetivos del Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.**

- (1) Asegurar que las medidas de seguridad de la aviación civil se apliquen de manera eficaz y adecuada por parte de los obligados según lo previsto en la Sección 160.110.
- (2) Asegurar la eficacia del RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen.
- (3) Identificar las deficiencias y determinar medidas correctivas apropiadas.
- (4) Identificar los aspectos de las medidas de seguridad que podrían requerir cambios en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen o los medios de aplicación.
- (5) Determinar el grado de cumplimiento de lo dispuesto en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen, mediante actividades de seguimiento del cumplimiento.

- (c) **El Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad debe incluir como mínimo.**

- (1) Una descripción de la estructura orgánica y responsabilidades de quienes participan en la aplicación del Programa.
- (2) Una explicación del alcance del Programa.
- (3) Disposiciones sobre recursos humanos y materiales.
- (4) Descripciones de las funciones y cualificaciones para todos los cargos.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (5) Una descripción de los tipos de actividades de seguimiento y control, así como de las actividades de planificación y ulteriores necesarias para un seguimiento y control efectivo.
- (6) Detalles relativos a la resolución de deficiencias y medidas para imponer el cumplimiento.
- (7) Detalles relativos a la comunicación y notificación de actividades.

## **160.1105 Programa Nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil**

- (a) La UAEAC diseñará e implementará el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil, documento de obligatorio cumplimiento por parte de las personas indicadas en la sección 160.110 de este RAC.
- (b) El Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil contendrá como mínimo los siguientes aspectos:
  - (1) Objetivo del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil.
  - (2) Criterios relativos a los requisitos de la instrucción en materia de seguridad de la aviación civil.
  - (3) Responsabilidades para elaborar, mantener y aplicar el Programa nacional de instrucción y los planes de instrucción en seguridad de la aviación civil, conforme al Programa nacional de instrucción y los correspondientes apéndices, según corresponda.
  - (4) Directivas relativas a la instrucción en materia de seguridad tales como población a la que está dirigida la instrucción, relación entre la instrucción y la promoción, frecuencia de los cursos de actualización, utilización de los cursos especializados, frecuencia y realización de seminarios, conceptos de instrucción, principios relativos a los horarios de clases, utilización de instrumentos y equipos para fines de instrucción, disponibilidad y uso de instalaciones de instrucción, procedimientos para la aceptación del curso, requisitos de estudios previos, calificaciones y textos disponibles.
  - (5) Orientación sobre métodos pedagógicos.
  - (6) Plan de estudios.
  - (7) Programas de los respectivos cursos, por unidades detalladas y planes de las sesiones diarias de instrucción.
  - (8) Requisitos de la instrucción en puesto de trabajo y retrenamiento permanente.
  - (9) Programas de sensibilización a los usuarios permanentes para elevar los niveles de conciencia respecto de la importancia de la seguridad de la aviación civil.
  - (10) Fuentes de asistencia para la instrucción.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (11) Orientación sobre aspectos de las perspectivas de carrera.
  - (12) Instrucciones relativas a planes de lección.
  - (13) Instrucciones respecto a los perfiles, conocimientos y habilidades requeridas para la acreditación y certificación de instructores de AVSEC.
  - (14) Instrucciones sobre la utilización de ayudas para la instrucción y para el trabajo.
  - (15) Orientación relativa a los textos de consulta.
  - (16) Orientación sobre el desarrollo de los planes de instrucción que deben implementar los explotadores de aeropuertos y/o de aeronaves.
  - (17) Orientación y directivas concretas sobre las auditorías al sistema de instrucción para asegurar la actualización de los procedimientos y métodos pedagógicos.
- (c) Los obligados, acorde con lo previsto en la sección 160.110, elaborarán, implementarán y mantendrán actualizado su Plan de instrucción conforme con lo establecido en los Apéndices correspondientes, según corresponda. Este Plan debe presentarse ante la UAEAC para su revisión y de ser encontrado ajustado a la norma, le impartirá su respectiva aprobación.
- (d) La selección, capacitación, entrenamiento, recurrencia y certificación del factor humano se desarrollará de conformidad con el PNISAC.

## **Capítulo M Medidas relativas a las armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas**

### **160.1200 Transporte armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas**

Los explotadores de aeropuertos públicos con operación regular y de aeronaves, deben establecer, en sus planes de seguridad, los procedimientos y medidas de seguridad aplicables al transporte de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas, conforme se requiere en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil, en concordancia con lo previsto en el RAC 175, según sea aplicable.

*Nota 1.- Las normas aplicables al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas se encuentran previstas en el RAC 175.*

## **Capítulo N Equipos o sistemas de apoyo a la seguridad de la aviación civil**

### **160.1300 Criterios de implementación de equipos de seguridad**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario y/o el explotador de aeronaves de transporte aéreo, de acuerdo con la evaluación del nivel de riesgo, las características de su operación y las innovaciones tecnológicas, debe asegurarse de implementar los equipos y sistemas de seguridad que coadyuven al cumplimiento del RAC 160 y 200.

**Nota.-** Los equipos de seguridad de la aviación civil se refieren a:

- Máquinas de rayos X.
- Circuitos Cerrados de televisión (CCTV).
- Detectores de metales.
- Sistema de exclusas.
- Sistema de manejo de equipajes.
- Sistema de controles de acceso (tarjeta y/o biométrico).
- Sistemas de sensorización perimetral.
- Equipos detectores de trazas.
- Equipo o software detector de radiación.
- Cualquier otro equipo o sistemas de nueva tecnología que puedan servir de apoyo a la seguridad de la aviación civil.

- (1) Los equipos o sistemas que se utilice en los controles de seguridad de la aviación civil, deben contar con certificación o autorización para su uso en aviación civil.

**Nota.-** Para el efecto puede utilizarse la lista de equipos elaborada por la Transportation Security Administration (TSA) vigente a la fecha de la contratación, la autoridad europea o canadiense del transporte que han certificado equipos u otra entidad aeronáutica reconocida a nivel mundial.

- (2) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario y/o explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, deben asegurarse que todo equipo o sistema de seguridad que utilice, cuente con mecanismos o barreras de protección certificados por fábrica donde indique que no generan afectación alguna para el personal que los opera.

- (d) Lo relativo al mantenimiento, calibración y plan de mantenimiento con su registro y aplicación de los protocolos de equipos se regula en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.

## Capítulo O Medidas de seguridad para el acceso a los aeropuertos públicos desde predios colindantes

### 160.1400 Generalidades

- (a) Prohibición de acceso a las áreas de los aeropuertos desde predios colindantes.

- (1) El propietario o tenedor a cualquier título (comodatario, arrendatario etc.) de predios colindantes con un aeropuerto abierto a la operación pública, que no esté expresamente autorizado por la UAEAC para uso aeronáutico o aeroportuario, no podrá bajo ninguna circunstancia ingresar o permitir el ingreso o tránsito de terceros desde dichos predios a las

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

instalaciones del aeropuerto, ni sus plataformas, calles de rodaje, pistas o cualquier otra área o zona de seguridad restringida en los mismos.

- (2) Los predios indicados en el párrafo (1) anterior, no podrán tener ninguna comunicación, conexión o acceso a las áreas antes señaladas; así mismo, deberán contar con separación física (cerramiento) a costa del tenedor del espacio en caso de que no esté ya construido por la UAEAC o el aeropuerto.
- (b) Acceso a los aeropuertos a través de predios particulares colindantes, que cuenten con autorización o estén destinados para uso aeronáutico o aeroportuario.
- (1) El propietario o tenedor a cualquier título, (comodatario, arrendatario etc.) de predios colindantes con las áreas de un aeropuerto abierto a la operación pública, autorizados por la UAEAC para uso aeronáutico o aeroportuario, podrán ingresar a la parte aeronáutica o a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto, siempre y cuando soliciten y obtengan previamente la autorización expresa y escrita del aeropuerto o de la UAEAC para ese propósito, cumpliendo con los requisitos y condiciones señalados en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.”

**Artículo Segundo.** Adoptase el siguiente Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil, el cual contiene instrucciones dirigidas a los explotadores de aeropuertos, de aeronaves y otros obligados de conformidad con el RAC 160, adoptado mediante la presente resolución; así como a la UAEAC, para la gestión de la seguridad de la aviación civil:

## “Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil

### Capítulo A. Generalidades

#### 1. Definiciones y abreviaturas

Las definiciones y abreviaturas aplicables a las expresiones empleadas en este documento, son las contenidas en la Sección 160.001 del RAC 160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

### Capítulo B. Disposiciones generales

#### 1. Objetivo

- (a) El presente Manual contiene las directrices bajo las cuales la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, impulsa y controla la implementación de las normas contenidas en el RAC 160 y las instrucciones y procedimientos de obligatorio cumplimiento, que deben seguir los operadores y/o explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves y demás obligados por dicho Reglamento, para garantizar, en lo de su responsabilidad, el cumplimiento de tales normas.

#### 2. Principios de la seguridad de la aviación civil

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(a) Los principios aplicables a este documento son los previsto en el RAC 160.105.

### 3. **Obligatoriedad**

(a) La obligatoriedad de este documento se encuentra prevista conforme con en el RAC 160.110.

### 4. **Campo de aplicación**

(a) El campo de aplicación del presente documento se encuentra prevista en el RAC 160.115.

(b) Igualmente, el contenido del presente documento desarrolla componentes técnicos propios de la seguridad de la aviación civil y como tal, se aplican sin perjuicio de otros compromisos de orden contractual.

### 5. **Seguridad y facilitación.**

(a) El desarrollo de este numeral se encuentra previsto en el RAC 160.120.

## **Capítulo C. Cooperación internacional**

### 1. **Solicitud de otros Estados respecto de la aplicación de controles especiales en vuelos especificados.**

(a) El desarrollo de este numeral se encuentra previsto en el RAC 160.200.

### 2. **Equipos de investigación y desarrollo**

(a) El desarrollo de este numeral se encuentra previsto en el RAC 160.205.

## **Capítulo D. Organización, autoridades y responsabilidades**

### 1. **Generalidades**

(a) La UAEAC como autoridad aeronáutica y aeroportuaria del Estado colombiano, establecerá y aplicará un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

(b) La UAEAC como autoridad competente del Estado colombiano es responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC, a través de la Secretaría de Sistemas Operacionales- Dirección de Supervisión y Seguridad Aeroportuaria.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) La UAEAC, en coordinación con los organismos de seguridad del Estado, evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en el territorio colombiano y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación realizada por las autoridades nacionales pertinentes.
- (d) La UAEAC, como autoridad competente, definirá y asignará tareas y coordinará sus actividades con los órganos de seguridad del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

*Nota.- La UAEAC coordina ante la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, las actividades en materia de seguridad de la aviación civil entre las diferentes autoridades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del RAC 160.*

- (e) La Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, establecida mediante Decreto 1400 de 2002 y modificada mediante Decretos 1040 de 2009 y 2027 de 2013, coordinará las actividades en materia de seguridad entre los la UAEAC y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (f) La UAEAC asegurará la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil. Este programa de instrucción estará diseñado para garantizar la eficacia del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (g) La UAEAC, implementará un sistema de certificación de instructores y un programa de instrucción en concordancia con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (h) La UAEAC verificará que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil comercial.
- (i) La UAEAC pondrá a disposición de sus explotadores de aeropuertos y aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operen en Colombia, y de otras entidades interesadas, una versión por escrito (en formato físico o electrónico) de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- (j) La UAEAC se cerciorará de que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción periódica de concientización en seguridad de la aviación.

## 2. Autoridades y responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(a) **Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria**

Conforme con su competencia, composición y funciones contenidas en los Decretos 1400 de 2002, 1040 de 2009 y 2027 de 2013 y demás normas que en el futuro modifiquen o complementen los referidos decretos, la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria formulará políticas, establecerá e implementará de manera unificada entre sus miembros las medidas, métodos, procedimientos en materia de seguridad de la aviación civil que sean necesarias para prevenir y contrarrestar las amenazas por actos de interferencia ilícita que ponen en riesgo la aviación civil o la infraestructura aeronáutica o aeroportuaria

(b) **Responsabilidades de la UAEAC en materia de seguridad de la aviación civil.**

- (1) Conforme con lo previsto en el Decreto 260 de 2004, o norma que lo complemente, modifique o sustituya, la UAEAC:
  - (i) Establece las normas y demás documentación de seguridad de la aviación civil aplicables en la república de Colombia.
  - (ii) Vigila, evalúa y controla el cumplimiento de las normas contenidas en el RAC 160 y demás documentos o actos administrativos que lo desarrollan.
  - (iii) Implementa las políticas y estrategias aprobadas por la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria.
  - (iv) Elabora y actualiza las Circulares y demás documentos de orientación técnica y las reglamentarias que sean necesarias para que los sujetos indicados en la sección 160.110, cumplan con las obligaciones en materia de seguridad de la aviación civil.
- (2) Conforme con sus competencias en materia de seguridad de la aviación civil y sin que sea una enumeración taxativa, la UAEAC:
  - (i) Aprueba los procedimientos y medidas ordinarias o extraordinarias de seguridad de la aviación civil, propuestos por los responsables de aplicar las mismas, siempre que estos cumplan con los parámetros previstos en el RAC 160.
  - (ii) Orienta la elaboración de los planes de seguridad y demás documentos que desarrollen el RAC 160.
  - (iii) Designa inspectores de seguridad de la aviación civil para la vigilancia y control de calidad de la seguridad de la aviación civil a todos los obligados.
  - (iv) Practica auditorias, inspecciones, estudios y pruebas regulares o aleatorias a los sistemas de seguridad de los obligados.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (v) Diseña estrategias en materia de seguridad de la aviación civil a fin de buscar el mejoramiento continuo en los métodos y procedimientos de protección contra los actos de interferencia ilícita.
- (vi) Concierta convenios interinstitucionales y memorandos de entendimiento necesarios para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad de los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.
- (vii) Actúa como órgano consultor en materia de seguridad de la aviación civil.
- (viii) Participa junto con las demás autoridades en las evaluaciones sobre el nivel de riesgo a la aviación civil en Colombia y actualiza el Programa nacional de seguridad de la aviación civil conforme los resultados de dicha evaluación.
- (ix) Recibe, de los obligados, compila y analiza la información sobre amenazas, incidentes, actos de interferencia ilícita, artículos restringidos de llevar en cabina de pasajeros que les son retenidos y demás información que considere relevante.
- (x) En la medida de lo posible, contribuir al fomento y promoción de relaciones de cooperación e intercambio de información, tecnología, conocimientos o experiencia en seguridad de la aviación civil entre Estados, organizaciones y asociaciones internacionales.
- (xi) Proyecta informes sobre los actos de interferencia ilícita que afecten la aviación civil con destino a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (xii) Mantiene un banco de datos con los últimos adelantos tecnológicos aplicados a la seguridad de la aviación civil.
- (xiii) Diseña y mantiene el banco de datos y estadísticas sobre actos de interferencias ilícitas ocurridas y a ella reportados en Colombia.
- (xiv) Diseña, aplica y actualiza el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil, Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil y demás documentos que desarrollan el RAC 160.
- (xv) Propende por que los obligados apliquen las medidas de seguridad que se establezcan en sus planes de seguridad o el Plan de gestión de riesgo.

## **(c) Aplicación de procedimientos de control otras autoridades en aeropuertos públicos.**

- (1) **Aplicación de procedimientos policiales.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Policía Nacional, dicha autoridad policial, en sus diferentes especialidades, coordinará con los Administradores, Gerentes Aeroportuarios o Gerentes del Concesionario, la unificación y aplicación de sus controles a personas, carga y correo propendiendo porque

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

los mismos no impacten adversamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando la prevalencia de los procedimientos de facilitación.

Se orientará el apoyo a la seguridad de la aviación civil acorde con sus competencias y convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento que celebren con la UAEAC, el explotador de aeronaves, el concesionario o el aeropuerto.

- (2) **Aplicación de procedimientos migratorios.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o quien haga sus veces, dicha autoridad migratoria coordinará con los Administradores, Gerentes Aeroportuarios, Gerentes del concesionario, la aplicación de sus controles a personas.
- (3) **Aplicación de procedimientos de impuestos y aduanas.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) o quien haga sus veces, dicha autoridad coordinará con los Administradores, Gerentes Aeroportuarios o Gerentes de los concesionarios, la unificación y aplicación de sus controles a pasajeros, inspección de equipaje, carga y correo.
- (4) **Aplicación de procedimientos Fito - zoonosanitarios.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o quien haga sus veces, dicha autoridad Fito - zoonosanitaria coordinará con los Administradores, Gerentes Aeroportuarios o Gerentes de los concesionarios, la unificación y aplicación de sus controles, la unificación y aplicación de sus medidas sanitarias y/o Fito - zoonosanitarias que sean necesarias para hacer efectivo el control de la sanidad animal o vegetal y la prevención de todo riesgo biológico.
- (5) **Aplicación de procedimientos de las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea).** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea), dichas fuerzas, en sus diferentes especialidades, coordinarán con los Administradores, Gerentes Aeroportuarios o Gerentes del concesionario, la unificación y aplicación de sus controles propendiendo porque los mismos no afecten negativamente la dinámica propia de la aviación civil y garantizando el equilibrio entre sus controles y los principios de facilitación.
- (6) **Facilitación y aplicación de los controles de las autoridades del estado en los aeropuertos.**
  - i. En la aplicación de controles de la aviación civil, las autoridades en los aeropuertos deben:
    - Armonizar sus medidas y procedimientos de control conforme con los estándares internacionales establecidos por OACI para la aviación civil.
    - Asegurarse que sus medidas y procedimientos no impacten adversamente la dinámica propia de la aviación civil.
    - Asegurar un adecuado equilibrio entre sus controles y los principios de facilitación de que trata el RAC 200.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- ii. El apoyo a la seguridad de la aviación civil y a la facilitación por parte de las autoridades mencionadas en esta sección, se orientará, de ser necesario, mediante convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento entre la UAEAC, la correspondiente autoridad y/o los explotadores o concesionarios de aeropuerto o aeronaves en atención a sus respectivas competencias y responsabilidades

### **3. Protección a la información de seguridad de la aviación civil**

- (a) La obligatoriedad de este numeral se encuentra previsto en el RAC 160.315.
- (b) La protección a la información de seguridad de la aviación civil debe ser desarrollada en el Plan de seguridad de los obligados conforme Apéndice que le corresponda.

### **4. Acuerdos bilaterales y/o Regionales**

- (a) Lo referente a los acuerdos bilaterales se encuentra previsto en el RAC 160.320.

## **Capítulo E. Operaciones de seguridad de la aviación civil en el aeropuerto**

- 1. Este capítulo contempla lo previsto en el RAC 160.400 y debe desarrollarse en los Planes de seguridad de los obligados que les corresponda.

### **2. Plan de seguridad de aeropuerto**

- (a) El Plan de seguridad de un aeropuerto público con operación regular tiene por objetivo mantener la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra, público en general y ayudas a la navegación aérea que sirven al aeropuerto, en todo lo relacionado con la prevención de la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en la aviación civil; por consiguiente, en el citado Plan se deberá:
  - (1) Cumplir o ir más allá de lo previsto en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollan.
  - (2) Asignar y definir claramente las responsabilidades de las personas o entidades (públicas o privadas) que participan o tienen a su cargo la aplicación de las medidas de seguridad descritas en el RAC 160.
  - (3) Establecer estándares de actuación, incluidos los requisitos relativos a la instrucción de seguridad de la aviación civil, inicial y periódica, y el mantenimiento de registros, y
  - (4) Establecer medidas y procedimientos de operación normalizados.
    - (i) Los detalles de los procedimientos de operación normalizados, formarán parte del Plan de seguridad de aeropuerto como anexos y de acuerdo con la política de seguridad del aeropuerto, pueden considerarse de carácter restringido para ser compartidos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

únicamente con las partes interesadas en la aplicación del Plan y la UAEAC; a esta información solo debería tener acceso las personas, organizaciones o entidades que por razón de sus labores de seguridad deban conocerlas o aplicarlas.

- (b) El Plan de seguridad de aeropuerto incluye las medidas de seguridad ordinarias y extraordinarias (Plan de contingencia) aplicadas en el aeropuerto, conforme con lo previsto en los Apéndices 1 y 7, que deben ser desarrollados en su PSA.
- (c) Los aeropuertos abiertos a la operación pública en los cuales no se tenga operación regular, no están obligados a establecer un Plan de seguridad de aeropuerto; no obstante, de forma escrita, establecerán una relación de medidas junto con los procedimientos mínimos generales aplicables a:
  - (1) Control de acceso.
  - (2) Seguridad de las aeronaves.
  - (3) Control de pasajeros y a su equipaje de mano.
  - (4) Control de equipajes de bodega.
  - (5) Control de la carga, el correo y otros artículos.
  - (6) Las medidas aquí indicadas deben ser presentadas a la UAEAC para su respectiva aceptación

## 2.1 Obligación del aeropuerto

- (a) El explotador del aeropuerto es el responsable de la seguridad de sus áreas, instalaciones propias, arrendadas o en su tenencia a cualquier título, así como de sus bienes muebles.
- (b) El Gerente, Administrador o Gerente de concesionario de un aeropuerto abierto a la operación pública, con operación comercial regular, acorde con lo previsto en el Apéndice que le corresponda, debe elaborar por escrito, actualizar y aplicar un Plan de seguridad de aeropuerto que asegure el cumplimiento del RAC 160.

## 2.2 Elaboración, aprobación y actualización (enmienda) del Plan de seguridad de aeropuerto.

- (a) El Gerente, Administrador o Gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación regular, debe asegurarse de presentar, por escrito, a la UAEAC su Plan de seguridad de aeropuerto y, solicitar y obtener la correspondiente aprobación.
- (b) El PSA debe actualizarse cada vez que se modifiquen las normas nacionales sobre seguridad de la aviación civil, cuando se presenten cambios en la operación o infraestructura del aeropuerto y ello impacte en la seguridad de la aviación civil, o cuando la UAEAC lo solicite.
- (c) Actualización del Plan de seguridad:
  - (1) Cuando la UAEAC requiera una actualización del Plan de Seguridad de aeropuerto el aeropuerto tendrá treinta (30) días, contados a partir de la comunicación que así lo indique, para presentar dichas actualizaciones ante la UAEAC para respectivo análisis y correspondiente aprobación.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (2) Cuando el aeropuerto considere pertinente actualizar el PSA por la implementación de una nueva medida o procedimiento de seguridad en su operación, o la infraestructura del aeropuerto sea variada de forma que afecte la operación de seguridad de la aviación civil, el aeropuerto deberá presentar, previamente la solicitud a la UAEAC, para el respectivo análisis y correspondiente aprobación.

## 2.3 Responsabilidad de la Seguridad de la aviación civil en el aeropuerto

- (a) El Gerente, Administrador o Gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación regular, es responsable por la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto; en consecuencia, debe asegurarse de adoptar las medidas, procedimientos y acciones que sean necesarias para:
  - (1) Cumplir y hacer cumplir lo previsto en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollan.
  - (2) Establecer por escrito, mantener actualizado, aplicar, cumplir y hacer cumplir un Plan de seguridad de la aviación civil de aeropuerto conforme con lo previsto en el Apéndice que corresponda.
  - (3) Designar, en el Plan de seguridad de aeropuerto, un responsable de la operación de seguridad de la aviación civil, en cada uno de los aeropuertos donde opere o explote, que:
    - (i) Coordine la aplicación de las disposiciones del RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen, asignándole la autoridad, los recursos y la logística necesaria que le permita cumplir y hacer cumplir el RAC 160.
    - (ii) Asegure el cumplimiento de las medidas de seguridad y control de seguridad reportarías previstas en el PSA.
    - (iv) En el caso en que un explotador tenga su cargo más de un (1) aeropuerto, adicional al Gerente o Administrador de cada aeropuerto, se debe designar una persona a cargo de la operación de seguridad de la aviación civil por cada aeropuerto.

3.1 La designación del responsable de la operación de seguridad de la aviación civil no exime al Gerente, Administrador aeroportuario o al Gerente del concesionario o la autoridad local propietaria o administradora del aeropuerto, de sus responsabilidades en relación con la seguridad en la aviación civil o de orden penal, civil o administrativo.

- (4) Establecer un Comité de seguridad de aeropuerto (CSA) de conformidad con los requisitos dispuestos en el RAC 160.
- (5) Asegurar que los requisitos de diseño del aeropuerto, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que sean necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad contenidas en el RAC 160, se integren en el diseño, remodelación (adecuación, expansión, modernización, etc.) o construcción de nuevas instalaciones, conforme a lo previsto en el Adjunto que le corresponda.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (6) Diseñar y aplicar medidas de seguridad específicas para la ejecución de obras de construcción o remodelación en el aeropuerto o cuando se requiera operar instalaciones antiguas y nuevas de manera simultánea.
- (7) Garantizar la seguridad de sus áreas, instalaciones propias, arrendadas o en su tenencia a cualquier título y de sus bienes muebles.
- (8) Garantizar la seguridad de ayudas a la navegación aérea que estén dentro del cerramiento del aeropuerto o en sus inmediaciones y que sirvan o apoyen la operación del aeropuerto.
- (9) Asegurar el correcto funcionamiento de los equipos y demás tecnología de apoyo a la operación de seguridad, recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad de la aviación civil en el aeropuerto, conforme con lo previsto en el Adjunto que le corresponda.
- (10) Diseñar, mantener e implementar el Plan de control de calidad, Plan de contingencia y el Plan de instrucción del aeropuerto y demás documentos previstos para desarrollo de estos, documentos que obrarán como Apéndices del PSA y se desarrollarán conforme lo establecen los Apéndices correspondientes.

## **2.4 Obligaciones especiales del responsable de la operación de la seguridad de la aviación civil del aeropuerto.**

- (a) Sin perjuicio de las labores que le asigne el aeropuerto, el responsable de la operación de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto debe asegurarse de:
  - (1) Elaborar el PSA, asegurarse que cumplir con lo previsto en el RAC 160 y que se encuentre actualizado en todo momento.
  - (2) Presentar y obtener la aprobación de su PSA y sus actualizaciones por parte de la UAEAC.
  - (3) Cumplir y hacer cumplir lo previsto en el RAC 160 y lo previsto en su PSA, adelantando las inspecciones, pruebas de seguridad y demás actividades de control de calidad de la seguridad de la aviación civil que le competan y que sean pertinentes de forma continuada.
  - (4) Actuar como punto de contacto del aeropuerto en materia de seguridad de la aviación civil.
  - (5) Mantener enlaces eficaces con otras dependencias del aeropuerto y autoridades.
  - (6) Mantener enlaces con explotadores de aeronaves y demás personas (naturales o jurídicas) que operen o presten servicios en o desde el aeropuerto.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (7) Coordinar con la Policía Nacional y demás autoridades, con jurisdicción en el área donde se ubica el aeropuerto, la aplicación del RAC 160 y todas las medidas o procedimientos de seguridad que sean necesarios en eventos especiales.
- (8) Coordinar con la Fuerza pública y demás organismos de seguridad del Estado, los procedimientos pertinentes a fin de facilitar su rápida intervención cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en el aeropuerto, así como realizar la coordinación pertinente con los organismos de socorro y salvamento que se requieran para el manejo de dichas emergencias derivadas de una contingencia.
- (9) Establecer y fomentar una capacidad de respuesta eficaz ante amenazas o incidentes.
- (10) Llevar a cabo todas las actividades para hacer eficaces las medidas extraordinarias contempladas en el Plan de Contingencia, liderando la realización de los simulacros correspondientes.
- (11) Mantener un registro de todas las interferencias ilícitas e incidentes de AVSEC que afecten las operaciones del aeropuerto, incluidas las amenazas e informar en el modo y tiempo en que la UAEAC se lo establece.
- (12) Llevar un registro de las armas y artefactos peligrosos descubiertos durante la inspección de pasajeros, usuarios en general o vehículos conforme al adjunto que le corresponda.
- (13) Transmitir a la UAEAC la información pertinente y completa relacionada con todo acto de interferencia ilícita, incidentes o irregularidades de las cuales tenga conocimiento y que de cualquier forma afecten la operación de seguridad, hacer la consecuente evaluación, adoptar e implementar las medidas pertinentes para gestionar el riesgo y prevenir su nueva ocurrencia.
- (14) Iniciar de forma inmediata las averiguaciones tan pronto como se sepa o sospeche del acto de interferencia ilícita o de cualquier irregularidad o incidente que se presente e informar a la UAEAC.
- (15) Entregar de manera inmediata a la UAEAC las grabaciones de los CCTV tal como le sean requeridas.
- (16) Llevar un registro diario (físico o electrónico) de las novedades de seguridad de la aviación civil, manteniendo el sigilo correspondiente que el caso amerite.
- (17) Asegurar que las actividades desarrolladas por el personal de seguridad aeroportuaria, operación aeroportuaria, de salvamento y extinción de incendios o de sanidad se coordinen desde el punto de vista de la seguridad.
- (18) Estimular la conciencia y vigilancia de la seguridad por parte de todas las personas que trabajan en el aeropuerto.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (19) Asegurarse que las personas responsables de aplicar las medidas de seguridad aeroportuaria o de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, cuenten con la formación adecuada y establecida para las labores que desempeñan, conforme con el PNISAC.
- (20) Presentar a la UAEAC el cronograma de actividades de AVSEC y los registros de cumplimiento.
- (21) Realizar y controlar, según corresponda, los resultados de las verificaciones de antecedentes y pruebas de confiabilidad.
- (22) Conocer y comprender las leyes y reglamentos colombianos relativos a los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.
- (23) Liderar las acciones necesarias para el fortalecimiento del Comité de Seguridad del Aeropuerto, así como disponer los recursos logísticos requeridos para su funcionamiento, en forma ágil y eficiente.
- (24) Informar al Comité de Seguridad del Aeropuerto, autoridades del 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.
- (25) Revisar diariamente el funcionamiento de los equipos asignados a los controles de seguridad de la aviación civil, comprobando su correcto funcionamiento y manteniendo registro (físico o electrónico) de estas actividades, conforme a lo establecido en el Adjunto que le corresponda.
- (26) Diseñar, expedir y controlar los permisos para ingreso de las personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas y públicas; así mismo para las áreas controladas cuando así lo determine en su PSA, y:
  - (i) Elaborar y mantener actualizadas las correspondientes bases de datos.
  - (ii) Diseñar e impartir los cursos para el uso correcto de los permisos aeroportuarios.
  - (iii) Para las áreas sin restricción (área pública) diseñará los permisos y los procedimientos pertinentes de control y coordinará con la fuerza pública la aplicación de dichos procedimientos.
- (27) Implementar la señalización de seguridad de la aviación civil en toda el área aeroportuaria, mantenerla vigente y visible en todo tiempo, conforme con el Adjunto correspondiente.
- (28) Supervisar y controlar permanentemente la operación de seguridad realizada por las compañías de seguridad y vigilancia contratadas por el aeropuerto para la aplicación de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- los procedimientos de seguridad de la aviación; así como, realizar inspecciones a los métodos y procedimientos de seguridad aplicados por los explotadores de aeronaves, empresas de servicios de escala, organizaciones de mantenimiento y arrendatarios o propietarios de locales comerciales o hangares o tenedores de espacio a cualquier título, proponiendo las medidas preventivas y correctivas, conforme con el Apéndice correspondiente.
- (29) 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 realizar programas de sensibilización o concientización 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 el PNISAC.
- (30) Como parte de su proceso interno de aseguramiento de la calidad:
- (i) Llevar a cabo un primer Análisis de seguridad del aeropuerto y ulteriormente, evaluaciones periódicas.
  - (ii) Llevar a cabo estudios, inspecciones, pruebas e investigaciones de todo lo relacionado con la seguridad de la aviación civil.
  - (iii) Compilar informes sobre cada inspección, prueba, estudio o investigación de seguridad de la aviación para la UAEAC y para otras partes interesadas, y
  - (iv) Asegurarse que las medidas correctivas se adopten rápidamente y evaluar el grado de efectividad de las mismas.
- (31) Acatar e implementar las recomendaciones o requerimientos realizados por la CISA o la UAEAC y suministrar informes, documentación o soportes en el tiempo y modo en que estas se lo requieran.
- (31) Recolectar pruebas sobre violaciones del RAC 160 y trasladarlas de inmediato a la UAEAC.
- (32) Verificar que en las obras civiles o arquitectónicas que se proyecten adelantar en los aeropuertos, se cumpla con los requisitos arquitectónicos relacionados con la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil, en consonancia con lo previsto en el Adjunto correspondiente.
- (33) Desarrollar y aplicar procesos o procedimientos de seguridad para asegurarse de proteger apropiadamente la información de seguridad que genere en el desarrollo de su actividad.

## 2.5 Comité de seguridad de aeropuerto

- (a) Sin perjuicio de las competencias y organización interna de cada autoridad inmersa en la operación de un aeropuerto, en todos los aeropuertos públicos con operación comercial regular, su explotador conformará un Comité de seguridad de aeropuerto, el cual servirá de espacio para

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

la coordinación de las medidas y acciones orientadas a cumplir con lo previsto en el RAC 160 y las recomendaciones formuladas por la CISA.

- (b) El Comité de seguridad de aeropuerto adoptará las medidas que sean necesarias para asegurarse que:
  - (1) Continuamente se examine la eficacia de los controles y procedimientos de seguridad.
  - (2) Coordine la aplicación de las disposiciones de seguridad aeroportuaria.
  - (3) Analice las preocupaciones y los problemas operacionales relativos a la aplicación de medidas de seguridad ordinarias, así como las extraordinarias que se requieran para hacer frente a contingencias.

## **2.6 Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría nacional.**

- (a) El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría nacional estará integrado por:
  - (1) El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario o Responsable de seguridad del aeropuerto, cuando sea del caso, quien lo coordinará.
  - (2) El Comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.  
  
*Nota.- Es conveniente que el comandante de policía que participa en el Comité sea de la especialidad de Policía aeroportuaria de la Estación de Policía destacada en el aeropuerto o su equivalente.*
  - (3) El Comandante de la Fuerza Militar con jurisdicción en el lugar donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.
  - (4) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves con base de operación en el aeropuerto.
- (b) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil o quien haga sus veces, quien actuará como Secretario del Comité.
- (c) A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas a fin de tratar asuntos específicos.

## **2.7 Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría internacional.**

- (a) El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría internacional estará integrado por:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (1) El Gerente o administrador aeroportuario, o el Gerente del Concesionario, quien lo coordinará.
- (2) El Comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.

**Nota.-** Es conveniente que el comandante de policía que participa en el Comité sea de la especialidad de Policía aeroportuaria de la Estación de Policía destacada en el aeropuerto o su equivalente

- (3) El Jefe de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia en el aeropuerto.
- (4) El Director de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) con jurisdicción en las correspondientes instalaciones aeroportuarias o el Jefe de la DIAN en el aeropuerto.
- (5) El Comandante de la unidad militar con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.
- (6) El Jefe de la unidad o dependencia de salud pública en el aeropuerto.
- (7) Un delegado de la autoridad ambiental con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.
- (8) El Jefe de la unidad o dependencia de control zoonosanitario y fitosanitario o del Instituto colombiano agropecuario (ICA) en el aeropuerto.
- (9) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte comercial con base de operación en el aeropuerto.

**Nota 1.-** Conforme con la operación del aeropuerto, en el reglamento interno del Comité de seguridad podrá establecerse la participación de un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte de carga y un representante elegido por la aviación general, si aplica, que tengan base de operación en el aeropuerto.

**Nota 2.** Cuando en la jurisdicción de un aeropuerto haga presencia más de una de las FFMM o más de una especialidad de la Policía Nacional y si más de una de ellas participa en el CSA, para efecto de las decisiones (votaciones) entre ellos elegirán quien tendrá el derecho al voto y lo informarán de manera formal al Secretario del comité, para ser incluido de esa forma en el reglamento interno.

- (b) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, quien actuará como secretario del Comité.
- (c) A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas a fin de tratar asuntos específicos.

## 2.8 Funciones generales del Comité de seguridad de aeropuerto

- (a) Son Funciones del Comité de Seguridad de Aeropuerto las siguientes:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (1) Coordinar la aplicación de las normas contenidas en el RAC 160 y velar porque las mismas sean desarrolladas en el PSA y los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves y demás documentos de seguridad de la aviación civil.
- (2) Constatar que las medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el PSA y en los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves sean los adecuados para afrontar las amenazas.
- (3) Evaluar semestralmente el nivel de riesgo de las amenazas de seguridad en el aeropuerto y recomendar las contramedidas específicas que estime pertinentes para contrarrestarlas conforme al Adjunto correspondiente. Copia de esta evaluación debe enviarse a la UAEAC.

**Nota.-** La Valoración de seguridad debe entregarse en la Dirección de Seguridad y Supervisión aeroportuaria de la UAEAC o a la dependencia que la UAEAC determine.

- (4) Identificar las zonas vulnerables, incluidos el equipo, las instalaciones y servicios esenciales, y revisar periódicamente su seguridad.
- (5) Recomendar al aeropuerto, los ajustes requeridos al PSA y a los Planes de seguridad de los explotadores de aeronaves, a fin de que cumplan con las disposiciones contenidas en el RAC 160 y se constituyan con los medios idóneos para enfrentar las amenazas que afectan a la aviación civil en el aeropuerto.
- (6) Coordinar entre los integrantes del Comité y autoridades de cualquier orden, las acciones tendientes a solucionar las dificultades relacionadas con la protección de personas, instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas o aeronaves.
- (7) Garantizar que los procedimientos o medidas que se incorporen a los controles de seguridad de la aviación civil en el aeropuerto sean ágiles, eficientes y se ajusten a los principios de facilitación de la aviación civil.
- (8) Formular propuestas para la instrucción del personal de seguridad del aeropuerto, autoridades o población aeroportuaria en general, así como también, propuestas para la incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad de la aviación civil.
- (9) Acatar y ejecutar los requerimientos formulados por la CISA o la UAEAC, así como remitir a las mismas los informes que estas le requieran.
- (10) Realizar seguimiento a las tareas, compromisos, actividades y conclusiones adoptadas por el Comité.
- (11) Elaborar y aprobar un reglamento de funcionamiento específico para el Comité de seguridad de aeropuerto conforme al Adjunto que le corresponda.

## 2.9 Reunión del Comité de Seguridad de Aeropuerto

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (a) 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 por convocatoria de su Coordinador o por solicitud dos (2) de sus miembros o por solicitud de la UAEAC.
- (b) De las reuniones del Comité se levantará el Acta respectiva, la cual contendrá como mínimo 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, de las acciones realizadas o proyectadas para su adecuada solución junto con sus plazos de cumplimiento propuesto, conforme al modelo presentado en el Adjunto correspondiente.
- (c) El Coordinador del Comité debe enviar, dentro de los quince (15) días calendario siguiente a la realización de la reunión, una copia del Acta de cada sesión a la UAEAC.

## **2.10 Requisitos de Infraestructura para la seguridad de la aviación civil**

- (a) Los requisitos arquitectónicos mínimos relacionados con la infraestructura necesaria para la óptima aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil deben ser cumplidos en el diseño, construcción de nuevas instalaciones, así como en la reforma de instalaciones existentes en los aeropuertos, conforme se indica en el Adjunto que le corresponda y como tal deben ser desarrollados en su PSA.
- (b) En los aeropuertos públicos concesionados o explotados por entidades territoriales la responsabilidad de garantizar los requerimientos de infraestructura de seguridad de la aviación civil está a cargo del gerente de concesionario o de la entidad territorial o local explotadora/operadora del mismo.
- (c) La UAEAC, el gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario de aeropuerto se asegurará que las obras que se proyecte adelantar en el aeropuerto se integren a los requisitos arquitectónicos relacionados con la óptima aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil en consonancia con el Adjunto que le corresponda.
- (d) Los requerimientos de infraestructura para la seguridad de la aviación civil deben incluirse en el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto y ningún proyecto de diseño, remodelación o mejora arquitectónica o civil del aeropuerto y podrá aprobarse si no cumple con este componente.
- (e) 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.
- (f) Para el diseño e implementación de la infraestructura de protección de las estaciones aeronáuticas, deben tenerse en cuenta los criterios establecidos en este RAC y además, las recomendaciones de seguridad formuladas por la Fuerza Pública; para el efecto, la UAEAC podrá solicitar los correspondientes estudios de seguridad a la Unidad Militar o de Policía que interviene en la protección del sitio.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## **3. Plan de seguridad para explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial y otros obligados**

### **3.1 Generalidades**

- (a) Las generalidades de este numeral se encuentra establecidas en el RAC 160.405.
- (b) Los explotadores de aeronaves comerciales y demás obligados adoptarán las medidas que sean necesarias para asegurarse que su Plan de Seguridad se elabore y mantenga conforme con lo previsto en los Apéndices correspondientes.

### **3.2 Responsabilidad de los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial**

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comerciales con permiso de operación para operar desde, en o hacia la República de Colombia, sean de origen nacional o extranjero, de pasajeros o de carga, debe adoptar medidas para asegurar:
  - (1) La seguridad de sus áreas operacionales, instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título.
  - (2) La seguridad de sus bienes.
  - (3) La seguridad e identificación de sus pasajeros, dependientes (tripulación, empleados, contratistas, etc.)
  - (4) La seguridad de los equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, provisiones, artículos para el servicio en vuelo y mantenimiento.
  - (5) La seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación.

### **3.3 Plan de seguridad del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial**

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial deberá elaborar por escrito, actualizar y aplicar un Plan de Seguridad del explotador de aeronaves, documento que contendrá las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil aplicados, en su operación, conforme con lo previsto en los Apéndices que le corresponda.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe especificar en su PSE:
  - (1) Las medidas y procedimientos de seguridad que aplica para proteger a los pasajeros, sus dependientes (tripulaciones, empleados, contratistas etc.), el personal en tierra, las aeronaves, instalaciones y servicios, equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportados, provisiones, artículos para el servicio en vuelo y mantenimiento contra actos de interferencia ilícita.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (2) Las medidas de seguridad que aplica para proteger los suministros a las aeronaves y la protección en tierra de las mismas en cada una de las bases en las que tenga operación, debiendo adjuntar estas últimas como apéndices de su PSE.
  - (3) El PSE debe contener las medidas extraordinarias que el explotador de aeronaves desarrollará en los eventos en que se presente un acto de interferencia ilícita, conforme con lo previsto en los Apéndices que le corresponda
  - (4) El apéndice de medidas específicas aplicables en un aeropuerto en particular donde tiene operaciones, debe contar con visto bueno responsable de seguridad de aviación civil de ese aeropuerto.
- (c) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en su PSE debe asegurarse de designar un responsable (Director, Jefe) de la operación de seguridad de la aviación civil, asignándole la autonomía y los recursos necesarios que le permitan cumplir con lo previsto en el RAC 160 y su PSE.
- (1) La designación del responsable de la operación de seguridad de la aviación civil no exime al explotador de aeronaves de transporte aéreo de sus responsabilidades en materia de seguridad de la aviación civil ni las de orden administrativo, civil o penal.
- (d) Como parte de la fase de certificación, el explotador de aeronaves (la empresa) de que trata el RAC 3, que tenga el propósito de iniciar o desarrollar operaciones en la República de Colombia, deberá presentar su PSE ante la UAEAC y obtener de esta autoridad la aprobación del mismo, como requisito previo para el inicio de operaciones en Colombia.
- (e) El explotador de aeronaves de transporte aéreo se asegurará de cumplir y hacer cumplir su PSE y el PSA del aeropuerto donde tenga operación, incluyendo las medidas extraordinarias ante un acto de interferencia ilícita que afecte sus aeronaves, pasajeros y lo indicado en el literal (b) anterior o las áreas bajo su tenencia a cualquier título.
- (f) El Plan de contingencia del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, podrá incluirse como un apéndice de su PSE o podrá estar en documento separado.

### **3.4 Elaboración, actualización del Plan de Seguridad de explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y su aprobación.**

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial o su responsable de la seguridad, debe asegurarse de presentar su PSE ante la UAEAC para su respectivo análisis y aprobación, en las formas y tiempos que la UAEAC establezca, bien sea para aprobación inicial, actualizaciones o enmiendas.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe entregar copia escrita de su plan de seguridad de explotador de aeronaves debidamente aprobado por la UAEAC, al responsable de la operación de seguridad de la aviación civil de cada aeropuerto en los que tenga operación aérea.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (c) El PSE del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe actualizarse:
  - (1) Cuando la UAEAC requiera una actualización del PSE, el explotador de aeronaves tendrá treinta (30) días, contados a partir de la comunicación que así lo indique, para presentar dichas actualizaciones ante la UAEAC para respectivo análisis y correspondiente aprobación.
  - (2) Cuando el explotador de aeronaves considere pertinente actualizar el PSE por cambios o implementación de nuevas operaciones o cambios en su infraestructura y ello impacte en su operación de seguridad de la aviación civil, el explotador deberá presentar, previamente la solicitud a la UAEAC, para el respectivo análisis y correspondiente aprobación.
- (d) En caso de observaciones al PSE del explotador de aeronaves de transporte aéreo efectuadas por parte de la UAEAC, el explotador o empresa que se encuentre en la fase de certificación, contará con el plazo que establezca la UAEAC, de acuerdo al tipo de ajuste, para implementar las medidas observadas; de todas maneras, dicho plazo no podrá exceder de un mes.
- (e) Salvo que se trate de una medida inmediata para conjurar una amenaza a la seguridad de la aviación civil, cuando la UAEAC requiera una actualización del PSE del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial o cuando este considere pertinente implementar un nuevo procedimiento de seguridad en su operación, tendrán un mes, contado a partir de la comunicación que así lo indique o del momento en que se presente el cambio, para presentar dichas actualizaciones para el análisis de la UAEAC y aprobación siempre que se dé cumplimiento a los requerimientos contenidos en el RAC 160 y el presente manual.
- (f) Impartida la aprobación al PSE del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, la UAEAC, comunicará lo pertinente al representante legal de la empresa solicitante. El Gerente o Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario supervisará 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.
- (g) Sin perjuicio de las auditorías, evaluaciones, inspecciones y pruebas que realiza la UAEAC o el aeropuerto, el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial se asegurará de realizar las actividades de Control de calidad que estime necesarias para comprobar la eficiencia y eficacia de las medidas de seguridad contenidas en su PSE del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial.
- (h) Salvo los procedimientos propios que puedan constituir aspectos confidenciales y sin perjuicio de las actividades que adelantan las autoridades del Estado, los explotadores de aeronaves de transporte comercial deben incorporar a su PSE lo indicado en los Apéndices que le corresponda.

## **3.5 Otros obligados**

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Las generalidades de este numeral se encuentra establecidas en el RAC 160.405.
- (b) Los demás obligados que no sean explotadores de aeronaves deben elaborar y mantener un Plan de seguridad con las medidas de seguridad aplicables a su actividad conforme con lo previsto en los Apéndices correspondientes.

## Capítulo F. Control de calidad de la seguridad de la aviación civil

Conforme con lo previsto en el RAC 160.500, los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial deben elaborar sus respectivos Planes de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil y, Planes de Instrucción de seguridad de la aviación civil, documentos que deben presentarse a la UAEAC para su análisis y aprobación.

### 1. Protección de las instalaciones y servicios para a navegación área.

- (a) La UAEAC adoptará las medidas del caso para asegurarse que el proveedor de servicios a la navegación aérea y sus dependientes (directos o indirectos) que opera en Colombia, establezcan y apliquen medidas de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos contenidos en éste RAC y 160 y en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) Las estaciones destinadas a la provisión de servicios a la navegación aérea se consideran áreas o zonas de seguridad restringidas y en consecuencia, se aplican las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil previstas para dichas áreas.
- (c) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados en los cerros y parajes fuera del perímetro urbano, será responsabilidad de su propietario u operador, quien podrá coordinar dicha seguridad con las Fuerzas Publica.
- (d) Además de la protección de las Fuerzas pública, la UAEAC realizará las gestiones pertinentes para garantizar la prestación de servicios de vigilancia para los sistemas de navegación, comunicaciones o meteorología bajo su jurisdicción cuando sea necesario y supervisará la efectividad de los controles y asegurándose que las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos para la protección de dichas instalaciones sean apropiadas.
- (e) La Secretaría de Sistemas Operacionales de la UAEAC y su Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y, de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea o dependencias que en el futuro ejecuten esas competencias como proveedores de servicios a la navegación aérea en Colombia, deberán establecer y aplicar disposiciones de seguridad apropiadas, en concordancia con el RAC 160 y el presente Manual.
- (f) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados dentro del perímetro del aeropuerto o en sus inmediaciones o que estén al servicio de la operación del aeropuerto o la navegación aérea, será realizada a través de los esquemas de seguridad del aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (g) El gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario o entes territoriales que operen un aeropuerto, deben asegurarse de incluir en sus esquemas de seguridad las ayudas a la navegación aérea considerándolas como puntos vulnerables y de interés especial.

## Capítulo G. Medidas preventivas de seguridad

### 1. Objetivo

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160.600 y siguientes, en este capítulo se establecen las medidas de seguridad aplicables al control de accesos de personas y vehículos a los aeropuertos y zona de seguridad restringidas.

### 2. Área o zona de seguridad restringida

- (a) El Gerente, Administrador de aeropuerto o Gerente del Concesionario de aeropuerto público con operación comercial, en su PSA debe asegurarse de establecer las áreas o zonas de seguridad restringidas que estime necesarias; igualmente, debe implantar y aplicar medidas o controles de seguridad para dichas áreas, evitando el ingreso de personas o vehículos no autorizados.
- (1) El aeropuerto y demás obligados conforme a la sección 160.110, deben delimitar claramente las áreas públicas de las restringidas e implementar una separación física entre las citadas áreas cuando se amerite, asegurándose que no pasen o ingresen personas, objetos o similares sin estar debidamente autorizados e inspeccionados, para el efecto asignará elementos y mecanismos de control efectivos en esos puntos.
- (2) Se considera áreas o zonas de seguridad restringidas, las siguientes:
- (i) Las áreas de movimiento del aeropuerto (pistas de aterrizaje y despegue de aeronaves, calles de rodaje, plataformas, etc.)
  - (ii) Punto de inspección de personas.
  - (iii) Zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave.
  - (iv) Áreas o locales de preparación de embarque de equipaje o zona de selección de equipaje o sistema de manejo de equipajes, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje o la carga inspeccionados o área de protección alrededor de las aeronaves (diamante de seguridad).
  - (v) Depósitos de carga (bodegas) después de la aplicación de los controles de seguridad de la aviación civil y demás áreas que se consideren sensibles para operación de seguridad dentro de la bodega.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (vi) Centro de monitoreo de CCTV, sitios en donde opere el sistema de identificación aeroportuario, Centro de gestión de crisis, archivo de documentos de seguridad.
  - (vii) Centros de correo.
  - (viii) Locales de la parte aeronáutica, de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de aeronaves.
  - (ix) Dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea y servicios de protección al vuelo afectos a la operación del aeropuerto, como pero sin limitarse a: torre de control, salas de control de tránsito aéreo, salas de radar, centrales de comunicaciones aeronáuticas, cabinas de sonido, conmutador telefónico, estaciones de energía, ayudas a la navegación aérea, casas de plantas eléctricas, centrales de seguridad, dependencias o instalaciones de información aeronáutica, meteorológica y las demás que cumplan funciones similares, etc.
  - (x) Estación de Bomberos.
  - (xi) Hangares de empresas aéreas u organizaciones de mantenimiento ubicadas dentro de la zona restringida.
  - (xii) Acueductos o áreas destinadas a depósito y almacenamiento de agua o combustibles que sirvan al aeropuerto.
  - (xiii) Áreas de inspección de personas, equipajes, carga o correo.
- (3) El Gerente, Administrador de aeropuerto o el Gerente del Concesionario podrá considerar, de forma temporal o definitiva, como áreas o zonas de seguridad restringida, aquellas áreas del aeropuerto que, de acuerdo con una evaluación de riesgos de seguridad, necesidad especial de seguridad o que en forma transitoria considere necesario asegurar su protección.

### 3. Control de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringida.

- (a) El Gerente, Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario de aeropuerto público con operación regular 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 y contratadas para tal fin, debe asegurarse de controlar el ingreso de personas o vehículos a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, conforme con lo previsto en el Apéndice correspondiente.
- (b) El control de ingreso de personas o vehículos a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, como mínimo debe extenderse a:
  - (1) La verificación de la identidad de la persona.
  - (2) La verificación de permisos incluyendo vigencia y áreas autorizadas.
  - (3) Inspección de la persona y sus objetos.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (4) Inspección de vehículos, sus ocupantes y los artículos o carga transportada.
- (c) Sin perjuicio de los controles propios de la seguridad de la aviación civil, la Fuerza Pública Organismos de Seguridad del Estado y demás autoridades públicas que operen en el aeropuerto, podrán realizar sus actividades de control propias de sus competencias en las áreas de seguridad restringidas portando su equipo y armamento si es del caso. Para el efecto, el aeropuerto armonizará la aplicación de sus procedimientos de seguridad de la aviación civil sin comprometer, impedir ni condicionar el apropiado ejercicio de las competencias a cargo de la autoridad.
- (d) Conforme con el PSA del aeropuerto, todo tenedor de espacios a cualquier título, (propietario, comodatario, arrendatario u operador de infraestructura aeronáutica, etc.), cuyas áreas o instalaciones puedan servir de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, será responsable de:
- (1) El control de ingreso por sus instalaciones a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, asegurándose que sólo accedan a las mismas las personas autorizadas por la dependencia de seguridad del aeropuerto.
  - (2) La obligación indicada en el numeral (1) anterior, será consignada como obligación especial del tenedor de áreas (arrendatarios, comodatarios o tenedores de bienes colindantes) en los contratos de uso o tenencia de inmuebles y/o en el documento de autorización de ingreso y su incumplimiento será causal para la terminación unilateral del mismo o retiro de la autorización de ingreso, sin perjuicio de las acciones civiles, penales, policivas o administrativas que de ese hecho se deriven.
- (e) El ingreso o acceso a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto sin el correspondiente permiso expedido por la dependencia de seguridad del aeropuerto, está prohibido y será sancionado conforme con lo previsto en el RAC 13, o norma que el futuro el que lo complemente, modifique o sustituya
- (f) Todo tenedor de inmueble o espacio en un aeropuerto público, por cuyas áreas pueda ingresarse a una área o zona del aeropuerto clasificada como restringida, debe asegurarse de contar con un Plan de seguridad aprobado donde se establezca:
- (i) Un sistema de identificación propio.
  - (ii) La separación física (tipo B o similar) del área de atención pública o admirativa, o parqueadero de sus áreas restringidas (interna del tenedor) conforme al adjunto correspondiente.
  - (ii) La separación física a las aéreas de atención pública de su área restringida.
  - (iii) Contar con un punto o filtro de control AVSEC para el acceso a su área restringida.
  - (iv) Contar con el Permiso identificación del aeropuerto para ingresar a las áreas o zonas restringidas del aeropuerto.

## 3.1 Ingreso a las áreas de seguridad restringida por parte de autoridades públicas colombianas

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) El ingreso del personal de autoridades judiciales, Fuerzas Militares, Policía Nacional, y demás autoridades del Estado colombiano acreditadas como entidades de control o vigilancia en el aeropuerto, en cumplimiento de sus funciones, se hará previa presentación del correspondiente Permiso expedido por el aeropuerto,
- (1) Para la expedición del Permiso, el comandante o jefe respectivo de la dependencia o autoridad dirigirá una solicitud escrita al responsable de la seguridad de la aviación civil del aeropuerto relacionando los servidores. La expedición del Permiso no tendrá costo alguno.
- (b) En el caso de operativos especiales, el servidor público de la autoridad a cargo del mismo, solicitará por escrito el ingreso, al responsable de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto, presentando el pronunciamiento que ordene o avale dicha operación. En el evento en que por razones propias del operativo no sea posible elevar solicitud escrita, la solicitud podrá hacerse de forma verbal al inicio del operativo.
- (1) El responsable de la seguridad de la aviación civil del aeropuerto impartirá la orden y hará las coordinaciones necesarias para garantizar el ingreso inmediato a las áreas del aeropuerto.
- (2) Concluido el operativo, el responsable de la seguridad de la aviación civil del aeropuerto hará las verificaciones del caso para la salida de todos los servidores públicos que participaron, sus armas y las municiones que ingresaron, dejando registro escrito de tal hecho en la minuta.
- (i) 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 servidores para abordar aeronaves civiles portando armas.
- Nota.- Cuando se hace referencia a armas y municiones en operativos especiales, se entiende las que porta la Policía Nacional, Fuerzas Militares y autoridades judiciales colombianas autorizadas constitucionalmente en el Estado Colombiano como cuerpos armados.*
- (c) El personal de la Policía Nacional y de las demás autoridades en el aeropuerto, ingresará a las áreas de seguridad restringidas, en desarrollo exclusivo de sus funciones de control o vigilancia, portando en forma permanente y visible, a la altura del tórax, el permiso aeroportuario expedido por la dependencia de seguridad de la aviación civil del aeropuerto.
- (d) Siempre que en cumplimiento de las competencias asignadas a la UAEAC y demás autoridades en el aeropuerto resulte indispensable que servidores públicos de estas instituciones ingresen a dependencias que presten de servicios de apoyo al vuelo o dependencias operacionales del aeropuerto (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, etc.), los servidores públicos de esas autoridades coordinarán con el responsable a cargo del servicio y con el aeropuerto, cuando sea del caso de modo que no se interfiera en la operación segura del aeropuerto o de la aviación civil.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) Toda conducta o actuación dirigida a impedir el acceso o no prestar la debida colaboración a las autoridades indicadas en los literales que preceden para la ejecución de sus competencias, se sancionará de acuerdo con lo establecido en el RAC 13 o norma que en el futuro lo complemente, modifique o sustituya.

## **3.2 Ingreso de personal diplomático y de organismos internacionales con categoría diplomática, a las áreas de seguridad restringida.**

- (a) El ingreso de personal diplomático extranjero o de organismos internacionales con categoría diplomática a las áreas de seguridad restringidas del aeropuerto, debe coordinarse previamente con el responsable de la seguridad de la aviación civil del aeropuerto, quién podrá emitir el correspondiente permiso, previa solicitud escrita presentada por parte del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- (b) El permiso expedido al personal diplomático con calidad de Jefe de Misión podrá ser de carácter permanente conforme y como tal debe especificarse en el PSA.
- (c) La UAEAC adoptará las medidas del caso para que se informe a las misiones de los Estados o que envían correos y equipaje diplomático respecto de las previsiones contenidas en el RAC 160.

## **4. Sistema de identificación aeroportuario, control de ingreso y permiso aeroportuario para ingreso**

- (a) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de un aeropuerto público en los procedimientos aplicables en su PSA, debe asegurarse de establecer e implementar un sistema de identificación aeroportuaría que asegure la identificación y control de personas y/o vehículos en los puntos de inspección designados, antes de permitir el acceso a las diferentes zonas de la parte aeronáutica y a las zonas restringidas del aeropuerto. El sistema de identificación del aeropuerto debe cumplir con lo previsto en los Adjuntos correspondientes.
- (b) Salvo los Certificados de inspectores o tripulantes, para el ingreso a las áreas de seguridad restringidas de un aeropuerto público con operación regular, sólo son válidos los Permisos que al efecto expida la dependencia de seguridad del aeropuerto, quien cuenta con la autonomía necesaria para la expedición de los mismos teniendo en cuenta los criterios de operatividad y seguridad contenidos en su PSA.
- (c) El sistema de identificación para ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto público con operación regular, debe contar con una base de datos y sus respectivos respaldos (back-up) que permita consolidar datos históricos de permisos permanentes o temporales expedidos, vigentes, vencidos, retenidos o dados de baja entre otros criterios, con un mínimo de cinco (5) años de antigüedad para los fines de control y verificación de la UAEAC y demás autoridades competentes, si hubiere lugar.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (d) Los equipos (computador, impresoras, cámara, etc.) destinados al sistema de identificación aeroportuario, deben ser de uso exclusivo para la elaboración, producción y control de permisos; debe contarse como mínimo con:
  - (1) Mecanismos de protección de la información.
  - (2) Controles estrictos de producción.
  - (3) Custodia de documentación.
  - (4) Controles de inventarios.
  - (5) Claves o contraseñas individuales de acceso al sistema y salvo orden de autoridad competente, su información solo podrá utilizarse para los fines de seguridad de la aviación civil y de ninguna forma podrá ser cedida ni transferida a ningún título.
  
- (e) En los aeropuertos públicos con operación regular, el Gerente, Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario en el PSA, debe asegurarse de establecer las siguientes clases de permisos para ingreso de personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto:
  - (1) Permiso Permanente, o
  - (2) Permiso Temporal
  
- (f) La dependencia de seguridad del aeropuerto establecerá las medidas que estime necesarias para asegurarse que la UAEAC pueda inspeccionar o consultar las bases de datos de seguridad de la aviación civil y sus respectivos respaldos.
  
- (g) El carné institucional que la UAEAC expide a sus servidores o el carné expedido por otras autoridades colombianas a sus funcionarios, no son documentos válidos para el ingreso a la parte aeronáutica o las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto; no obstante, los mismos deben ser portados por su titular junto con el permiso otorgado por el aeropuerto en lugar visible (a la altura del tórax o brazalete), siempre que el servidor público se encuentre en ejercicio de sus funciones.
  
- (h) El procedimiento de expedición, control y demás aspectos inherentes al sistema de identificación aeroportuario, debe desarrollarse en el PSA y cumplir con lo previsto en el Adjunto correspondiente.
  
- (i) Únicamente los vehículos que obedezcan a una razón operacional o de seguridad de la aviación civil pueden ser autorizados para acceder a una zona de seguridad restringida.
  - (1) Los vehículos a los que se autorice a ingresar o permanecer en área de seguridad restringida del aeropuerto deben cumplir con los requisitos operacionales establecidos en el Plan Operativo del aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (2) El aeropuerto expedirá permiso permanente a los vehículos clasificados en los Grupos I y II del Plan de operaciones del aeropuerto, por un lapso mínimo de treinta (30) días calendario y máximo de un (1) año, sujeto a la fecha de vigencia del seguro obligatorio (SOAT) y la póliza de responsabilidad civil extracontractual; la fecha máxima autorizada para el permiso permanente no podrá superar la vigencia de los seguros antes mencionados.
- (3) El aeropuerto podrá expedir permiso temporal a los vehículos por término mínimo de un (1) día y máximo de treinta (30) días a los vehículos clasificados en el grupo III del Plan de operaciones del aeropuerto.

*Nota.- Cuando por las características y plazo de ejecución de obras de mantenimiento de la infraestructura, los vehículos utilizados en estas obras pasan de ser ocasionales a permanentes, deberán cumplir con los requisitos de seguridad, especificaciones operativas y de identificación contemplados para los vehículos de los grupos I y (b)II.*

## **5. Verificación de antecedentes para toda persona a quien se otorgue acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas.**

- (a) El responsable de seguridad del aeropuerto debe asegurarse de verificar antecedentes, incluidos los judiciales, de toda persona (nacional o extranjero) a quien se pretenda otorgar acceso sin escolta a las áreas restringidas.
  - (1) El mecanismo para la verificación de antecedentes será establecido por la dependencia de seguridad del aeropuerto, acorde con las disposiciones de Ley o realizando la consulta directa a través de las bases de datos de la Policía Nacional. El acceso podrá negarse conforme con los criterios de descalificación previstos en el PSA. En cualquier caso, se debe llevarse un registro escrito, digital o electrónico de dichas verificaciones.
  - (2) En caso de no verificar antecedentes, el responsable de seguridad del aeropuerto debe asegurarse de asignar una escolta, quien acompañará permanentemente a la persona autorizada durante su permanencia en el área restringida.

## **6. Medidas relativas al control de acceso**

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160 605, el Gerente, Administrador Aeroportuario o el Gerente del concesionario, en su PSA debe asegurarse de:
  - (1) Establecer un sistema de identificación de personas y vehículos e impedir su acceso no autorizado a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas, verificando el permiso del vehículo y sus ocupantes en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica o zonas de seguridad restringidas.
  - (2) Verificar los antecedentes de las personas que no sean pasajeros, antes de autorizar su acceso sin escolta a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto. En el caso de no verificar antecedentes el ingreso debe hacerse con escolta.
  - (3) Supervisar el control que los explotadores de aeronaves aplican a la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves e impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (4) Inspeccionar y aplicar controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que estos transporten, de forma ordinaria y aleatoria aplicando criterios de imprevisibilidad, antes de ingresar a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.
- (5) Inspeccionar y aplicar otros controles de seguridad apropiados a los vehículos a los que se conceda acceso a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas, junto con sus ocupantes y artículos contenidos en los mismos, de forma ordinaria y aleatoria aplicando el principio de imprevisibilidad.
- (6) Repetir, de forma periódica, las verificaciones de antecedentes a todas las personas a las que se autoriza el acceso sin escolta a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas.
  - (i) La verificación periódica para el personal que ejecuta labores de Seguridad de la aviación civil debe efectuarse como mínimo una vez cada año.
  - (ii) La verificación periódica para el resto del personal a quienes se les expida un permiso, debe efectuarse como mínimo una vez cada dos (2) años o cuando se renueve su permiso permanente.
- (b) Conforme se indica en el Apéndice 1 del RAC 160, el Gerente, Administrador Aeroportuario o el Gerente del concesionario debe asegurarse de establecer y aplicar los procedimientos de operación normalizados que sean necesarios para cumplir con lo previsto en el párrafo (a) de esta sección.

## **6.1 Control e Inspección de vehículos**

### **6.1.1. Control de seguridad de la aviación civil para vehículos y sus ocupantes**

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160.605, la aplicación de inspección o controles de seguridad para vehículos, las personas y los artículos llevados en ellos, tiene la finalidad de asegurar razonablemente que no se introduzca en una zona de seguridad restringida personas no autorizadas o artículos prohibidos que podrían usarse para perpetrar un acto de interferencia ilícita.
  - (1) Únicamente los vehículos que obedezcan a una razón operacional y de seguridad de la aviación civil podrán ser autorizados por la dependencia de seguridad del aeropuerto para entrar en una zona de seguridad restringida, previo cumplimiento de los requisitos operacionales establecidos en el Plan Operativo o Plan de operaciones del aeropuerto, aprobado por el área competente de la UAEAC.
  - (2) El PSA deberá contener los criterios y procedimientos aplicables para la selección de vehículos que serán objeto de inspección cuando se apliquen principios de aleatoriedad o de imprevisibilidad a la inspección de vehículos; los métodos aplicados deben estar definidos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

y documentados para asegurar que todos los vehículos tienen una probabilidad igual de ser seleccionados para la inspección adicional a la ordinaria, aplicando los principios de aleatoriedad e imprevisibilidad.

- (3) Sin perjuicio de los controles que realiza la Policía Nacional y demás organismos de la Fuerza Pública, todo vehículo terrestre o equipo que se desplace sobre ruedas o por otros medios y que pretenda ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas, bien sea de particulares, fuerza pública, autoridades públicas, autorizados en general o del aeropuerto, debe ser objeto de control y contar con los respectivos permisos (del vehículo y de sus ocupantes).
- (4) Sin perjuicio de los controles que realiza la Policía Nacional y demás autoridades en el aeropuerto, los vehículos y sus ocupantes que ingresen a las áreas restringidas del aeropuerto, serán objeto de inspección de seguridad de la aviación civil o verificación de su esterilidad de acuerdo con lo previsto en el subpárrafo (5) siguiente.
- (5) Lo establecido en el presente capítulo debe ser descrito en el PSA teniendo en cuenta lo aquí establecido y mínimo lo previsto en el Adjunto correspondiente, que contiene las indicaciones mínimas respectivas.

## 6.1.2 Control e Inspección a vehículos y sus ocupantes

- (a) La inspección a vehículos se hará sin perjuicio de la aplicación de otros controles que por razón de sus competencias deba adelantar la Policía Nacional o cualquier otra autoridad colombiana, conforme se establece en el Adjunto correspondiente.

## 6.1.3 Medidas de seguridad para los vehículos de transporte de valores

- (a) Para el control de ingreso de los vehículos destinados al transporte de valores y sus tripulaciones, deben ser escoltados durante su desplazamiento en las aéreas restringidas del aeropuerto por el personal de operación del aeropuerto; con todo, el aeropuerto debe asegurarse de monitorear continuamente la permanencia del vehículo y sus ocupantes al interior de las áreas restringidas del mismo.

## 6.1.4 Registro del ingreso de vehículos

- (a) La dependencia de seguridad del aeropuerto debe elaborar y conservar registro de los vehículos que circulan por sus puntos de control de acceso o salida de las áreas restringidas

## 6.1.5 Control de seguridad de la aviación civil sobre los vehículos destinados al rescate y salvamento, extinción de incendios, operaciones, seguridad de la aviación civil, sanidad aeroportuaria y demás vehículos destinados a operaciones en plataforma.

- (a) La dependencia de seguridad del aeropuerto se asegurará de evitar que los vehículos destinados al rescate, salvamento, extinción de incendios, operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación civil, sanidad aeroportuaria y los demás vehículos destinados en forma exclusiva a las

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

operaciones en plataforma, tanto por el aeropuerto como por los explotadores de aeronaves o empresas de servicios de escala, salgan de las áreas o zonas de seguridad restringidas para la cuales están autorizados.

- (1) En el evento en que dichos vehículos pretendan salir de las áreas o zonas de seguridad restringidas, debe procederse con la inspección conforme con lo previsto en el Adjunto correspondiente.

## **6.1.6 Exención a la inspección de vehículos**

- (a) El responsable de seguridad del aeropuerto, conforme con los criterios de seguridad previstos en su PSA, podrá considerar exenciones a la aplicación de inspecciones o controles de seguridad para vehículos, a condición de contar con la compañía de escolta y vigilancia continua por parte del personal del aeropuerto dentro de las zonas de seguridad restringidas.

- (1) Esta exención podrá aplicarse a los siguientes vehículos:

- (i) Vehículos en emergencias. Cuando se presente una emergencia en el aeropuerto y se requiera del ingreso de vehículos de apoyo externo, tales como máquinas de extinción de incendios estructurales, ambulancias, vehículos de transporte de personal de la Policía, Fuerzas Militares o los organismos de socorro, no se efectuarán los procedimientos ordinarios de revisión. Sin embargo, en el puesto de acceso vehicular que se establezca con dicho fin, se ubicará, en la medida de lo posible, personal de seguridad de refuerzo para impedir el acceso de vehículos distintos a los requeridos en el manejo de la emergencia, conforme lo desarrolle acorde al Adjunto 2 de este RAC.
- (ii) Vehículos de transporte de misión diplomática acreditada en el Estado, siempre que estén matriculados ante el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia como medio de transporte de la misión y cuenten con el respectivo aval por parte del referido Ministerio para el ingreso al aeropuerto.
- (iii) Vehículos del equipo de seguridad oficial del señor Presidente de la República de Colombia.
- (iv) Vehículos que integran una delegación oficial de Jefe de Estado, miembro de realeza en visita o viaje oficial a Colombia.

- (b) Los procedimientos aplicables para los párrafos (a)(1) (ii)(iii)(iv) anteriores, deben describirse en el PSA conforme se indica en el Adjunto correspondiente.

## **6.1.7 Accesos vehiculares compartidos con la Fuerza Pública**

- (a) Los accesos vehiculares que de manera indirecta conduzcan a un área de seguridad restringida, que estén a cargo del aeropuerto y que se encuentren compartidos con las Fuerzas Militares o Policía Nacional, deben contar con personal suficiente de dichas instituciones para realizar los

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

controles de acceso, las revisiones vehiculares de seguridad de la aviación civil y los demás procedimientos de control propios de cada institución.

- (1) Cuando no sea posible contar con la presencia de servidores públicos de las respectivas instituciones, no podrá compartirse los controles de ingreso y todos los vehículos y personas deberán ser objeto de los procedimientos ordinarios de control de seguridad de la aviación civil por parte del personal de seguridad del aeropuerto; de todas maneras, las autorizaciones de ingreso vehicular y de personas sólo pueden ser otorgadas por la dependencia de seguridad del aeropuerto.

## **6.1.8 Requisitos mínimos de infraestructura, tecnología y equipamiento en puntos de control de acceso vehicular**

- (a) Los puntos de control vehicular adecuados para la circulación de vehículos, (entrada y/o salida) deben contar mínimo con lo requerido en el Adjunto correspondiente.

## **6.1.9 Ingreso de vehículos de funcionarios de la UAEAC**

- (a) Conforme con lo previsto en el PSA, el control de ingreso de vehículos debe cumplir con se hará conforme con lo siguiente:

- (1) El control de ingreso de vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto, se hará conforme con lo establecido en el numeral 6.1, según corresponda.

- (i) El ingreso de vehículos de servidores públicos de la UAEAC a los parqueaderos dispuestos en los aeropuertos públicos y en los parqueaderos de la UAEAC para su uso, se hará previa presentación del carné institucional que al efecto expide la UAEAC como documento de identificación oficial de sus servidores.

- (ii) En los parqueaderos de aeropuertos públicos controlados por entes territoriales o concesionarios, los servidores de la UAEAC ingresarán sus vehículos con la autorización que al efecto expida la dependencia de seguridad del aeropuerto de acuerdo con los memorandos suscritos por la UAEAC con el Concesionario o el Ente Territorial.

## **7. Ingreso de los tripulantes a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto.**

- (a) Las tripulaciones de transporte aéreo comercial (nacional o extranjero), ingresarán a las áreas o zonas de seguridad restringidas en ejercicio exclusivo de sus labores, debidamente uniformados y portando en lugar visible, (a la altura del tórax o en brazaletes), el Certificado de Miembro de Tripulación expedido por el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial a quien prestan sus servicios, conforme con lo previsto en el Adjunto correspondiente, según corresponda, los cuáles deben ser desarrollados en el PSE.

- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial enviará, cada año o cuando se presente alguna novedad, a la dependencia de seguridad del aeropuerto, el modelo a color del certificado de miembro de tripulación que expide a sus tripulaciones junto con el listado actualizado (físico

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

o electrónico) de tripulantes a quienes les ha expedido el mismo. La dependencia de seguridad del aeropuerto debe asegurarse que el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial entregue oportunamente los referidos modelos y listados.

- (c) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y el responsable de la seguridad del aeropuerto podrán acordar, de forma escrita, el diseño y uso de bases de datos compartidas o listados electrónicos que agilicen la verificación de la identidad de sus tripulaciones.
- (d) 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 el explotador de aeronaves ni las licencias expedidas por la autoridad aeronáutica.
- (e) Conforme con las medidas de seguridad definidas por el aeropuerto en su PSA, podrá concretar acuerdos escritos con el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, en los que éste último se comprometa a hacerle llegar oportunamente, previo al vuelo, a la dependencia de seguridad del aeropuerto una copia de la Declaración General donde figure el nombre de todos los tripulantes que ingresarán al área restringida, el cual se confrontará con el Certificado de Miembro de tripulación de cada uno de los tripulantes en el Punto de control.

**Nota.-** En el Doc. 9303 de OACI, Parte 3 - Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica: Volumen 1, DVLM con datos de lectura mecánica almacenados en formato de reconocimiento óptico de caracteres, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de lectura mecánica.

## 8. Ingreso de inspectores de aviación civil de la UAEAC.

- (a) El Certificado de inspector de la aviación civil permite el ingreso de inspectores o investigadores de accidentes de la UAEAC en ejercicio de sus funciones a las áreas o zonas de seguridad restringidas de aeropuertos, instalaciones aeronáuticas, empresas o establecimientos aeronáuticos sujetos a vigilancia, control o investigación de accidentes.
- (b) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario, empresa que desarrolle actividad de aeronáutica civil y sus dependientes (Tripulaciones, empleados, contratistas etc.) o, empresas que apliquen controles de seguridad, deben asegurarse de aplicar las medidas y procedimientos que garanticen el acceso inmediato al inspector o investigador que porte la certificación de la UAEAC, sin limitación alguna, a las distintas áreas del aeropuerto o empresa, instalaciones aeronáuticas, empresas aeronáuticas y prestar toda la colaboración que requiera el inspector de forma que pueda cumplir apropiadamente con sus funciones.

**Nota.-** El artículo 1774 del Código de Comercio, expresa: "Artículo 1774. Se entiende por "aeronáutica civil" el conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles."

- (c) El Certificado de inspector de la aviación civil no exime a su portador del cumplimiento de las medidas o controles de seguridad de la aviación civil para el ingreso a las áreas restringidas del aeropuerto y tránsito por los puestos o sendas establecidas para la separación de flujos.
- (d) La UAEAC expedirá, controlará y divulgará el Certificado de inspector de la aviación civil para su personal de inspectores e investigadores de accidentes de conformidad con lo previsto en el

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

Adjunto correspondiente, previa verificación de funciones del titular, a cargo de la Dirección de Talento Humano.

## 9. Medidas relativas a la seguridad de las aeronaves

- (a) Las medidas relativas a la seguridad de las aeronaves se encuentra definidas en el RAC 160.610 como una obligación a cargo del explotador de las aeronaves de transporte aéreo y las misma deben desarrollarse en el PSE.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en su PSE debe entrenar al personal de atención a pasajeros, tanto en tierra como a bordo, para identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
- (g) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en su PSE se asegurará de adoptar los procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en esta sección, como se indica en los Apéndices correspondientes, según corresponda.

## 10. Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano

### 10.1 Inspección pasajeros y su equipaje de mano

- (a) Las medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano se encuentran definidas en el RAC 160.615 como una obligación a cargo del aeropuerto con operación comercial regular o el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y las misma deben desarrollarse en sus respectivos PSA y PSE, estableciendo procedimientos y medidas de seguridad para:
  - (1) Inspeccionar a los pasajeros de origen, su equipaje de mano, indumentaria incluyendo, cinturones y demás objetos que porten consigo, antes de ingresar a la zona de seguridad restringida para su embarque en una aeronave.
  - (2) Inspeccionar a los pasajeros en transbordo, junto con su equipaje de mano y demás objetos que porten consigo, antes de su embarque en una aeronave para continuar su viaje.
  - (3) Garantizar que los pasajeros y su equipaje de mano que han sido objeto de inspección, estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en una aeronave.
  - (4) Proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.
  - (5) Inspeccionar a toda persona que ingrese a las áreas de seguridad restringida incluyendo, cinturones y demás objetos que porten consigo.
  - (6) Establecer prácticas en los aeropuertos para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (7) Incrementar los niveles de inspección a personas y sus objetos cuando lo consideren necesario, a causa de elevación del nivel de riesgo de que se materialice una amenaza contra la seguridad de la aviación civil
- (b) Ningún pasajero, persona u ocupante podrá llevar consigo ni en su equipaje de mano armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita o cuyo transporte o tenencia no estén autorizados en la cabina de pasajeros de la aeronave.
- (c) El aeropuerto en su PSA se asegurará de adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en los literales (a) y (b) anteriores, como se indica en el Apéndice correspondiente.

## **10.2 Inspección de las personas y sus objetos**

- (a) El Gerente, Administrador de aeropuerto o Gerente del Concesionario de un aeropuerto público con operación regular, en su PSA se asegurará de establecer medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil aplicables, los puntos de inspección designados a la inspección de personas, los objetos que estas porten, antes de permitir el acceso a la parte aeronáutica o al área o zona de seguridad restringida del aeropuerto, conforme con lo previsto en el Adjunto correspondiente.
  - (1) Los explotadores de transporte aéreo comercial no regular, deberán cumplir con lo establecido en el párrafo (a) anterior, cuando para ingreso a las áreas de seguridad restringida o a las aeronaves de su operación, no se ingrese por los controles de seguridad del aeropuerto público, y si por sus áreas en tenencia a cualquier título, o el aeropuerto no cuente con esos controles de inspección.
- (b) Las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil que se establezcan o aplique el aeropuerto o los explotadores de aeronaves, deben cumplir con los principios de seguridad y facilitación previsto en el RAC 160.105 y 160.120.
- (c) Sin perjuicio de los controles aplicados por las autoridades en el aeropuerto, todas las personas y objetos que estén porten y que pretendan ingresar a la parte aeronáutica o las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, sean servidores públicos, empleados, tripulantes, particulares o pasajeros, serán inspeccionados (manualmente o mediante la utilización de los equipos o sistemas de seguridad correspondientes), por el personal asignado a las operaciones de seguridad de la aviación civil del aeropuerto para descartar la presencia de armas, artefactos explosivos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita u objetos o artículos que puedan constituir un riesgo para la seguridad del vuelo.
- (d) El procedimiento de inspección podrá realizarse al ingreso o en las áreas públicas del aeropuerto cuando se presenten especiales circunstancias de orden público, o ante incremento en nivel de riesgo de que se materialicen amenazas que pongan en peligro la seguridad en el aeropuerto y el Comité de seguridad de aeropuerto considere favorablemente la aplicación de dicha medida.

## **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (e) El procedimiento de inspección se hará en privado cuando las personas porten objetos de valor, cuando así lo soliciten las mismas o se requiera realizar una inspección minuciosa. En el evento de no disponerse de espacios especiales para la inspección en privado, podrán utilizar temporalmente cortinas o biombos adecuados específicamente para este propósito, siempre que con ello se garantice la privacidad en la aplicación del procedimiento.
- (f) El procedimiento de inspección en privado, será ejecutado en forma exclusiva por el personal de la Policía Nacional asignado al sitio de inspección o al aeropuerto.
- (g) La inspección a personas con movilidad reducida que se transporten en sillas de ruedas o utilicen medios de apoyo para su movilización y la inspección a infantes que sean transportados en coches o en brazos de quienes los llevan, será realizada de forma manual por el personal asignado a las operaciones de seguridad de la aviación civil del aeropuerto o del explotador de aeronaves, según corresponda, o de la Policía Nacional asignado al punto de inspección o al aeropuerto.

Se procederá de igual manera cuando la persona a inspeccionar indique que tiene restricciones médicas como marcapasos, bomba de insulina u otra restricción médica y lo demuestre por cualquier medio. Para facilitar estos procedimientos los aeropuertos o explotadores aéreos, según corresponda, dispondrán de las facilidades que solo podrán ser utilizadas para el control de ingreso de estas personas, asegurando que las sillas de ruedas o medio que estén utilizando, igual que los coches para los infantes, sean inspeccionados de forma minuciosa manualmente o por medio de equipos o sistemas de apoyo a la operación de seguridad de la aviación civil.

### **10.3 Inspección a servidores públicos de las autoridades de control, vigilancia, policivas, militares o judiciales.**

- (a) Salvo los casos en que se adelante un operativo especial o diligencia judicial, la inspección a los servidores públicos del Estado colombiano, miembros de las autoridades de control, vigilancia, policivas, militares o judiciales se adelantará de forma ordinaria y sin excepción, respetando la dignidad propia de autoridad que ostentan.
  - (1) El personal de la Policía Nacional que desarrolla labores de carácter permanente en el aeropuerto, acorde al ejercicio de sus competencias y en apoyo a las labores de seguridad de la aviación civil, podrán estar armados en las áreas de seguridad restringidas del aeropuerto con su arma o equipo de dotación si así lo exige su función, previas las coordinaciones e información correspondiente con el responsable de la seguridad de la aviación civil del aeropuerto.

### **10.4 Oposición a la requisa o a la inspección de la persona, del equipaje u objetos de mano**

- (a) Salvo lo contemplado para el personal de las fuerzas militares o de Policía, autoridades de control o funcionarios judiciales cuando se adelante un operativo especial o diligencia judicial, 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 ingresar a

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

las referidas áreas ni embarcarse en las aeronaves. En el caso en se han embarcado serán desembarcados hasta que se realice las requisas o inspecciones correspondientes, dejando informe sobre el particular.

### **10.5 Control de pasajeros y equipajes de mano inspeccionados y personas en general, en las áreas o zonas de seguridad restringida.**

- (a) El responsable de la seguridad del aeropuerto y las empresas de transporte aéreo comercial, se asegurarán de establecer en su PSA o PSE, según corresponda, e implementar las medidas que sean necesarias para controlar la circulación de personas y pasajeros en las salas de embarque, evitando la mezcla de pasajeros que lleguen con los que salen y los que están en tránsito o transferencia.
- (b) Cuando los pasajeros ya inspeccionados se mezclan o entran en contacto con otras personas sin inspección, deben someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave para continuar su viaje.
- (c) 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.
- (d) 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 requisas e inspección y se adelantará un registro completo de la aeronave en cuestión, por parte de la empresa de transporte aéreo, descartando la presencia de armas, explosivos o mercancías peligrosas.
- (e) En los aeropuertos internacionales, tratándose de vuelos internacionales, el explotador del aeropuerto deberá disponer de instalaciones físicas que garanticen que no haya mezcla de pasajeros entrantes con los salientes y que los pasajeros en tránsito, transbordo o transferencia sean objeto de inspección antes de mezclarse con los pasajeros que originan y ya han sido inspeccionados.
- (f) En lo posible, para los vuelos domésticos el aeropuerto dispondrá de instalaciones físicas, 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 nueva inspección a la ya realizada en el aeropuerto de origen, siempre y cuando la evaluación de riesgo de esas operaciones den como resultado que esa exención no representa riesgo que vulnere la seguridad de la aviación civil.
  - (1) Cuando la evaluación citada en el párrafo anterior concluya que se presenta riesgo para la seguridad de otros aeropuertos de destino, tránsito o transbordo, estos últimos deberán asegurar que las personas citadas, sean objeto de controles de seguridad de la aviación civil previo a mezclarse con las personas ya inspeccionadas.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

### 10.6 Medida extraordinaria de inspección de pasajeros, tripulaciones, empleados y equipaje de mano en salas de embarque o previos al embarque

- (a) Cuando el Comité de Seguridad del aeropuerto determine un aumento del nivel de riesgo de materializarse una amenaza, en el cual se requiera una inspección adicional a las personas, previo al embarque de vuelos comerciales, corresponde a la empresa de transporte aéreo comercial explotadora de la aeronave efectuar la inspección de las personas y lo que lleven consigo, en el sitio de ingreso a las salas de embarque para abordaje de aeronaves; de esta decisión se dejará constancia en el Acta del Comité y se comunicará inmediatamente a la UAEAC.
- (1) La empresa de transporte aéreo comercial explotadora de la aeronave será responsable de la instalación y garantía de funcionamiento de los sistemas de control que utilice como medida de seguridad para el acceso a las salas de embarque y a la aeronave para estos casos.
- (2) Si con ocasión del control ejercido por la empresa de transporte aéreo comercial explotadora de la aeronave se encuentran materiales, sustancias u objetos cuyo transporte esté prohibido o restringido, o si se advierte cualquier situación o circunstancia anómala en el ingreso a la sala de embarque o en el abordaje de la aeronave, la empresa deberá solicitar el apoyo de Policía Nacional o a la dependencia de seguridad del aeropuerto para lo de su competencia.

### 10.7 Restricción especial de equipaje de mano

- (a) En los aeropuertos que no cuenten con equipo o dispositivo de detección para la inspección del equipaje de mano, podrá restringirse temporalmente el equipaje de mano, a:
- (1) Maletín tipo ejecutivo en el caso de los hombres.
- (2) Bolsa de mano pequeña en el caso de las mujeres.
- (3) En los eventos en que se lleve 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 higiene.
- (b) Cuando un equipo o dispositivo de detección con los que cuenta un aeropuerto salga del servicio, el responsable de seguridad del aeropuerto podrá ordenar temporalmente la restricción del equipaje de mano mientras se ponen nuevamente en servicio los equipos. Al efecto, citará a reunión extraordinaria del Comité de seguridad de aeropuerto e informará de esta medida y su duración a la UAEAC, a las demás autoridades que operen en el aeropuerto y a los representantes de las empresas de transporte aéreo; de esta medida se dejará constancia en el Acta del Comité y se comunicará inmediatamente a la UAEAC.
- (1) Para los aeropuertos operados mediante la figura de contrato de concesión aeroportuaria, en los que se establecen tiempos de respuesta para la puesta o recuperación de la operación

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

de la tecnología de apoyo a la operación de seguridad de la aviación civil, prevalecerá el menor lapso que favorezca la seguridad de la aviación.

- (c) La restricción del equipaje de mano debe ser comunicada a los pasajeros tanto por el responsable de seguridad del aeropuerto como por las empresas de transporte aéreo comercial que operen en el mismo, por cualquier medio que sea eficaz 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, indicando el tiempo de duración de la medida.

## 10.7.1 Ingreso de pasajeros a las áreas de seguridad restringida

- (a) Los pasajeros de las empresas aéreas de transporte público regular, exhibirán su pasa bordo, (físico o electrónico), documento que debe corresponder a la fecha y número de vuelo y que será confrontado por el personal de seguridad de la aviación civil con el documento de identidad válido del pasajero, sin perjuicio de las revisiones que puedan realizar las demás autoridades públicas colombianas.
- (1) Al revisar el pasa bordo, el personal de seguridad de la aviación civil a cargo de los puntos de control de acceso, deberá tener en cuenta el cambio de fecha frente a los tiempos de antelación para la presentación de los pasajeros en salas de abordaje.
- (b) Para el ingreso de pasajeros de empresas de transporte público comercial no regular (Aerotaxis) o de personas (ocupantes) que hacen uso de aviación corporativa se cumplirá con:
- (1) Estos pasajeros u ocupantes ingresarán a las áreas de embarque o zonas de parqueo dispuestas para las aeronaves en los terminales aéreos abiertos a la operación pública, portando su documento de identidad junto con una tarjeta especial de embarque, expedida para el efecto por la empresa explotadora de la aeronave, la cual deberá corresponder con la fecha y hora para el correspondiente vuelo, conforme con lo indicado en el Apéndice correspondiente.
- (2) La tarjeta antes indicada contendrá en una sola cara impresa:
- (i) La designación de “Tarjeta Especial de Embarque”.
- (ii) El nombre del explotador de la aeronave, ya sea de transporte aéreo o de aviación corporativa, indicando:
- (A) Nombre completo de la empresa.
  - (B) Número de resolución del Permiso de operación vigente, cuando aplique.
  - (C) Fecha y hora de expedición.
  - (D) Fecha y hora prevista del vuelo.
  - (E) Aeródromos de origen y destino.
  - (F) Matrícula de la aeronave.
  - (G) Nombre y apellido del pasajero u ocupante.
  - (H) Tipo y número del documento de identidad del pasajero, y
  - (I) Espacio para estampar la huella digital.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iii) La tarjeta constará de tres (3) cuerpos desprendibles con la misma información, uno de los cuales debe mantenerse en los archivos de la empresa que la expide, otro será entregado en el puesto de control de ingreso al área restringida del aeropuerto y el restante será conservado por el pasajero u ocupante.
- (iv) La tarjeta tendrá una validez máxima de sesenta (60) minutos a partir de su expedición.
- (3) En aquellos aeropuertos en los que se tenga la disponibilidad de realizar verificaciones mediante la captura de la identidad por medios electrónicos, será obligación de las empresas o explotadores de aeronaves y sus usuarios u ocupantes pasar por los sitios de control de acceso señalados por el aeropuerto para el efecto de la verificación de la identidad.
- (4) En aquellos aeropuertos en los cuales los pasajeros o personas de empresas de transporte público no regular (Aerotaxis) y de aviación corporativa, ingresen por las salas de embarque de aviación comercial regular, los documentos de embarque y de identidad de los pasajeros o personas deben ser objeto de verificación y confrontación por parte del personal de seguridad de la aviación civil; todo lo anterior, sin perjuicio de las revisiones o verificaciones que al efecto deban realizar las demás autoridades o la Fuerza Pública.
- (5) Cualquier utilización indebida tanto por parte de la empresa como del pasajero u ocupante, en el uso o expedición de los documentos de embarque de que trata esta sección, será sancionada de conformidad con lo previsto en el RAC 13 o la norma que el futuro lo modifique, complemente o sustituya.

### 10.7.2 Documentos de identificación válidos para pasajeros.

- (a) Los documentos autorizados para verificación e identificación de pasajeros que sean ciudadanos colombianos en vuelos nacionales, al momento del chequeo, ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringida y embarque son:
  - (1) Los documentos válidos de identificación para las personas dentro del Territorio Nacional, establecidos por la Registraduría Nacional del Estado Civil, así:
    - (i) Cedula de Ciudadanía para mayores de 18 años.

**Nota.-** Son ciudadanos todos los colombianos mayores de 18 años. (Acto legislativo 01 del 18 de Dic/75)

- (ii) Tarjeta de Identidad para menores, entre 7 y 18 años.
- (iii) Registro Civil de Nacimiento para menores de 0 a 7 años.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

**Nota.-** *Entiéndase por copia del registro civil, la copia expedida por parte de la oficina registral donde se realizó la inscripción. Entiéndase como tal, las Rregistradurías Especiales, Auxiliares y Municipales, Notarías y Consulados colombianos en el exterior.*

- (2) En el evento que la tarjeta de identidad o cédula de ciudadanía se encuentre en trámite, podrá utilizarse como documento supletorio la Contraseña (comprobante documento en trámite) de la Tarjeta de Identidad o Cédula de Ciudadanía, expedida por la Registraduría Nacional del Estado Civil en cualquiera de sus tres presentaciones:
  - (i) Formato papel blanco bond
  - (ii) Verde sin código QR
  - (iii) Verde con código QR solicitado a través de la herramienta web de dicha Entidad.
- (3) En el evento de pérdida o extravío de la cédula de ciudadanía o tarjeta de identidad, podrá utilizarse como documento supletorio:
  - (i) El pasaporte
  - (ii) Licencia de conducción
  - (iii) Libreta militar
  - (iv) Tarjeta profesional

El documento supletorio se presentará acompañado de la denuncia por pérdida de la cédula de ciudadanía.

- (4) En el evento que el pasajero viaje y este próximo a cumplir una edad que genere cambio en el documento de identificación, se otorgará un periodo de transición por el término de tres (3) meses, tiempo dentro el cual se aceptará como válido el documento respectivo de acuerdo con el rango de edad mencionado en el numeral (1) del presente literal.
  - (b) El documento válido para identificación en vuelos nacionales de pasajeros extranjeros es el Pasaporte o la Cédula de Extranjería, salvo que sus países de nacionalidad tengan vigentes con la República de Colombia convenios bilaterales o multilaterales que contemplen la validez de otros documentos de sus países de origen para identificación en el transporte aéreo.
  - (c) En casos excepcionales de pérdida de la totalidad de los documentos, puede presentarse la respectiva denuncia, formulada con antelación no mayor a 30 días calendario, y previamente al chequeo, el pasajero debe gestionar el certificado sobre antecedentes penales y requerimientos judiciales ante la autoridad competente, el cual acompañará a la denuncia para suplir la identificación.
- Nota.-** *EL certificado sobre antecedentes penales y requerimientos judiciales puede obtenerse en línea mediante consulta de antecedentes judiciales, a través de: la página Oficial de la Policía Nacional*
- (d) Sin perjuicio de lo previsto en acuerdos de migración u otros acuerdos sobre flujo de pasajeros aéreos celebrados por la República de Colombia, el documento válido de identificación para los pasajeros en vuelos internacionales es el Pasaporte.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (e) Con excepción del registro civil, únicamente se aceptarán originales de los documentos previstos en esta sección, los cuales deberán encontrarse vigentes. Las copias del registro civil deberán cumplir con lo previsto en el artículo 21 de la Ley 962 de 2005.

**Nota.-** De conformidad con el Artículo 21 de la ley 962 de 2005, las copias de los registros del estado civil que expida la Registraduría Nacional del Estado Civil o las Notarías mediante medio magnético y óptico, tendrán pleno valor probatorio. Las copias del registro civil de nacimiento tendrán plena validez para todos los efectos, sin importar la fecha de su expedición.

- (f) La verificación e identificación de pasajeros se llevará a cabo en el punto de control de acceso a las áreas restringidas de los aeropuertos para los viajeros, sin perjuicio de las medidas de control a cargo de autoridades competentes.

**Nota:** Sección modificada conforme al Artículo Primero de la Resolución N°. 02496 del 27 de Agosto de 2018. Publicada en el Diario Oficial N° 50.706 del 04 de Septiembre de 2018.

## 10.8 Modelos aeroportuarios para control de personas y requerimientos mínimos de infraestructura

- (a) El Gerente, Administrador aeroportuario o Gerente del concesionario debe asegurarse de garantizar los accesos y por ende, puntos de inspección de personas independientes para su ingreso a las salas de embarque de vuelos domésticos de los vuelos internacionales, evitando la mezcla de pasajeros domésticos con pasajeros internacionales.
- (1) En los aeropuertos internacionales, tratándose de vuelos internacionales, debe evitarse la mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen, así como la mezcla con los que están en tránsito o transferencia.
  - (2) Así mismo, para los vuelos domésticos en todos los aeropuertos, debe evitarse la mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen y los que están en tránsito o transferencia.
  - (3) Para realizar el control de personas, equipajes de mano y demás objetos que lleven consigo, los aeropuertos deben acoger y así lo indicarán claramente en su PSA, los modelos de estructura como se citan más adelante o combinaciones de los mismos, conforme con el Adjunto correspondiente y cumpliendo con las características de la infraestructura aeroportuaria y los factores de amenaza, a saber
    - (i) Modelo de Salón Principal.
    - (ii) Modelo de Sala de Embarque, o
    - (ii) Modelo de Puente de Abordaje.

## 10.9 Recurso humano en los puntos de inspección a personas (Filtros)

- (a) Los criterios mínimos de dotación de recurso humano con los que deben contar los puntos de inspección (filtros) de pasajeros o personas en aeropuertos abiertos a la operación pública con operación regular, como explotadores de aeronaves o tenedores de áreas, son los establecidos

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

en el Adjunto correspondiente y los mismos deben ser descritos en los PSA o PSE, como sea apropiado.

- (b) Un aeropuerto podrá diseñar una solución tecnológica que asegure un mayor nivel de eficiencia y efectividad en un punto de inspección; para el caso, dicha solución deberá presentarse a la UAEAC acompañada del correspondiente estudio técnico de seguridad.
  - (1) El estudio técnico de seguridad debe como mínimo:
    - (i) Demostrar la conveniencia de la solución propuesta.
    - (ii) Describir la logística de operación.
    - (iii) Indicar claramente cuál es la ventaja de seguridad respecto a la estructura y eficacia respecto a un punto de inspección (persona o vehículos).
    - (iv) Describir cual es el plan piloto, sus componentes y duración del mismo.
    - (v) Presentar un protocolo para evaluación del Plan piloto.
    - (vi) Relacionar los puntos en los cuales se aplica esa tecnología y experiencias en funcionamiento.
    - (vii) Indicar Plan de visitas para verificar la operación de la solución propuesta.
  - (2) Las visitas para conocimiento de la tecnología, así como las de verificación de operación de la tecnología propuesta, estarán a cargo del solicitante; con todo, el inspector debe presentar su respectivo informe de evaluación.

## 10.10 Medidas relativas al equipaje de bodega

- (a) Las medidas relativas a la inspección de equipaje de bodega se encuentran definidas en el RAC 160.620 como una obligación a cargo del aeropuerto con operación comercial regular o el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y las mismas deben desarrollarse en sus respectivos PSA y PSE conforme con el Apéndice y Adjunto correspondientes.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe establecer procedimientos de inspección eficaces 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.
- (c) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe asegurarse de realizar una inspección eficaz y completa del equipaje facturado, mediante registro manual o sistemas de detección convencionales de Rayos X u otros equipos o sistemas electrónicos.

**Nota.-** Visto que un biosensor está entrenado para una especialidad, su utilización en la inspección de equipajes se tendrá como una medida complementaria al control de seguridad de carácter ordinario.

- (d) Cuando un aeropuerto cuente con un sistema unificado de manejo de equipajes el explotador de aeronave de transporte aéreo comercial, debe asegurarse de concertar con el aeropuerto el uso de dicha tecnología; con todo, el aeropuerto debe establecer condiciones equitativas e igualitarias de uso de dicho sistema para la utilización eficiente y eficaz del control del equipaje de bodega por parte de los todos los explotadores de aeronaves que operen en el aeropuerto.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (e) En el caso en que el aeropuerto público no cuente con sistema de manejo de equipajes, el aeropuerto debe disponer de la facilitación necesaria que le permita al explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial que pueda garantizar el control y la protección efectiva del equipaje de bodega.
- (f) El transporte de armas, herramientas o cualquier objeto que pueda ser utilizado como arma debe cumplir con lo previsto en el Adjunto correspondiente.
- (g) Conforme con lo previsto en numeral 10.10 anterior, tanto el aeropuerto público con operación regular como el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en sus respectivos Planes de seguridad, deben asegurarse de adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en RAC 160, en y sus Apéndices y Adjuntos correspondientes.

## **11. Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos**

- (a) Las medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos se encuentran definidas en el RAC 160.625 como una obligación a cargo del aeropuerto con operación comercial regular o el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y las mismas deben desarrollarse en sus respectivos PSA y PSE conforme con el Apéndice y Adjunto correspondientes.
- (b) El transporte herramientas o cualquier objeto que pueda ser utilizado como arma, deben cumplir con lo previsto en el Adjunto correspondiente.
- (c) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en su PSE debe asegurarse de adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en esta sección, conforme con lo previsto en los Apéndices y Adjuntos correspondientes.

### **11.1 Control de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo.**

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en su PSA establecerá las medidas y procedimientos aplicables a la inspección y control de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo, antes de embarcarlos en la aeronave, conforme con lo previsto en el RAC 160, en el presente documento, así como en los Apéndices y Adjuntos correspondientes, asegurándose de cumplir con los siguientes aspectos:
  - (1) Responsabilidad por el control de la carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo.
    - (i) El explotador de aeronaves de transporte aéreo es responsable de elaborar y aplicar las medidas de control e inspección que se apliquen a la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo, sin perjuicio de los controles que realizan la Fuerza pública, autoridades en el aeropuerto o la dependencia de seguridad del aeropuerto en lo de sus competencias.
    - (ii) El explotador de aeronave de transporte aéreo comercial debe asegurarse de establecer las medidas y procedimientos de seguridad que sean necesarios y aplicables de

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

acuerdo a la naturaleza de la carga o envío, descartando todo riesgo para la seguridad de las personas a bordo, terceros en la superficie, el vuelo, la aeronave o instalaciones y previniendo la ocurrencia de actos de interferencia ilícita.

- (2) Medidas de control para el transporte de carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo en aeronaves destinadas al transporte regular de pasajeros.
  - (i) En las aeronaves destinadas al transporte aéreo comercial regular de pasajeros sólo podrá transportarse la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas y el correo que ha sido objeto de la aplicación de medidas y procedimientos establecidos para el control e inspección del equipaje facturado, incluyendo las restricciones y prohibiciones contempladas para éste y para el transporte de mercancías peligrosas.
  - (ii) Podrá transportarse como carga en aeronaves de pasajeros, los repuestos y demás provisiones o elementos del explotador de la aeronave que sean necesarios para el buen desarrollo de sus actividades siempre que no constituyan un riesgo para la seguridad aérea.
- (3) En los procedimientos de seguridad, el explotador de la aeronave se debe asegurarse de inspeccionar, por cualquier medio, 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 estos sean entregados en transferencia a otro explotador de aeronave o hasta que sea reclamada por el destinatario en el lugar de destino,
- (b) Medidas de control para el transporte de carga, paquetes de mensajería, encomiendas y correo en aeronaves destinadas al transporte de carga.
  - (1) Además de cumplir con las normas relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, el explotador de aeronave de transporte aéreo comercial de carga, incorporará en su PSE las medidas y procedimientos relacionadas con la revisión (manual y/o mediante máquinas de rayos X u otra tecnología eficiente) de la carga, los paquetes de mensajería, las encomiendas o el correo con el objeto de proteger el envío frente a un acto de interferencia ilícita, garantizando que éstos han sido asegurados a un nivel apropiado en la cadena de suministro, antes de abordarse en la aeronave y en el periodo que estén bajo su custodia.

**Nota.-** El empleo de biosensores en procedimiento de seguridad de la aviación es complementario a las medidas de control de seguridad ordinario.

- (2) El explotador de aeronave podrá aceptar para su transporte por vía aérea, la carga y el correo que estén comprendidos en una de las siguientes categorías:
  - (i) Tienen origen en un agente acreditado o expedidor reconocido.
  - (ii) Se ha inspeccionado por un agente acreditado, expedidor reconocido.
  - (iii) La carga que tiene origen en un agente acreditado o expedidor reconocido y la carga que ha sido inspeccionada, puede ser aceptada para el transporte en aeronaves de pasajeros o aeronaves exclusivamente de carga.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(c) Carga de transbordo o transferencia.

- (1) La carga de transbordo o transferencia entre aeronaves, no será sometida a inspecciones si así lo establece el explotador de aeronave de transporte aéreo comercial en su PSE, siempre que:
  - (i) Proceda de un Estado o aeropuerto en donde se hayan realizado los respectivos procedimientos de inspección y control.
  - (ii) La carga se encuentre debidamente protegida en el sitio de trasbordo.
  - (iii) Cuando exista duda respecto de los controles realizados a la carga, esta debe someterse a nueva inspección (manual y/o mediante la utilización de máquinas de rayos X u otra tecnología) para la detección antes de ser cargada nuevamente en las aeronaves.

**Nota.-** El empleo de biosensores en procedimiento de seguridad de la aviación es complementario a las medidas de control de seguridad ordinario que deben cumplirse.

(d) Obligaciones del explotador de aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga.

- (1) El explotador de aeronave destinada al transporte exclusivo de carga, en su Plan de seguridad, debe asegurarse de gestionar la carga aérea y el correo aéreo conforme con lo previsto en el Apéndice y Adjunto correspondiente y, los siguientes principios:
  - (i) La carga y el correo deben provenir de fuentes seguras (cadena de suministro segura) o ser inspeccionados previamente para detectar eficazmente los artículos prohibidos.
  - (ii) La carga y el correo que se considere de alto riesgo, debe someterse a medidas de seguridad adicionales a los procedimientos básicos.
  - (iii) Una vez en condiciones de seguridad, la carga y el correo debe mantenerse protegidos durante todo el viaje, inclusive en los puntos de transbordo o tránsito hasta su entrega al destinatario.
  - (iv) Las operaciones de carga y correo deben estar sujetas a supervisión y actividades de control de calidad, y
  - (v) Evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad.
- (2) Además de las obligaciones establecidas para los demás explotadores de aeronaves, contenidas en el RAC 160 y este documento, el explotador de aeronave destinadas al transporte exclusivo de carga, en su PSE debe asegurarse de:
  - (i) Cumplir con las normas que regulan el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas, sustancias prohibidas y material nocivo por vía aérea incluyendo las medidas y procedimientos de control para el cumplimiento del RAC 160.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (ii) Aplicar el medio manual, técnico o de otro tipo que permitan identificar o detectar armas o elementos explosivos o incendiarios improvisados, sustancias peligrosas o artefactos que puedan ser utilizados para la comisión de un acto de interferencia ilícita, mediante uso de tecnología o procedimientos de registro físico acorde a la naturaleza del envío (método apropiado para el tipo de envío), sin perjuicio de los controles que realizan las autoridades en el aeropuerto.

**Nota.-** El uso de biosensores en procedimiento de seguridad de la aviación es complementario a las medidas de control ordinarias que deben cumplirse.

- (iii) Llevar un registro (escrito o en medio magnético) de clientes que le suministran carga (expedidores de carga y agentes de carga, etc.) con los cuales mantiene relaciones comerciales. El registro debe contener como mínimo:
  - (A) Nombre de la persona natural o jurídica.
  - (B) Número del documento de identificación o del registro mercantil.
  - (C) 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.
  - (D) Actividad industrial o comercial a la que se dedica.
  - (E) Tipo de envíos que realiza.
  - (F) Breve descripción de los riesgos implícitos de la carga y de las contramedidas aplicadas.
- (iv) Practicar evaluaciones, inspecciones o pruebas a las medidas de seguridad de la aviación civil a los clientes que le suministran carga (expedidores o agentes de carga reconocidos) y solicitar la información pertinente que se relacione con los clientes de éstos, a los cuales les pretenda transportar o les haya transportado carga, paquetes de mensajería, encomiendas o correo.
- (v) Llevar un registro (escrito o electrónico) lo más detallado posible de la carga transportada y su contenido, conforme con lo registrado en el documento de transporte.
- (vi) Mantener adecuadamente la información de manera que pueda ser reproducida y/o consultada en cualquier tiempo por las autoridades de Policía, de aviación civil, aduaneras u organismos especializados de seguridad del Estado.
- (vii) Designar un responsable de Seguridad de la aviación civil, así como el personal de seguridad encargados de cumplir y hacer cumplir RAC 160, este documento y su PSE, detallando las tareas que les sean asignadas, dentro de las cuales, como mínimo, deben estar:
  - (A) Las de supervisión permanente a la ejecución de procedimientos de control que se ejerzan para garantizar la seguridad de las áreas operacionales o instalaciones propias, arrendadas o en su poder a cualquier título.

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (B) La seguridad de sus bienes muebles, pasajeros, tripulaciones, empleados, contratistas, carga, correo, paquetes de mensajería y la seguridad de las aeronaves utilizadas para la operación.
  - (C) La designación del responsable de la seguridad de la aviación civil, no exime al explotador de aeronaves de sus responsabilidades de orden penal, civil o administrativo en relación con la seguridad de la aviación civil.
- (3) Cumplir con el procedimiento establecido en su Plan de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil, para efecto de la contratación del personal de seguridad, conforme con lo previsto en el PNISAC.
- (4) Establecer en su PSE mínimo los procedimientos exigidos en este Documento y en el Apéndice y Adjunto correspondiente.
- (e) Aprobación de agente acreditado o expedidor reconocido.
- (1) La UAEAC podrá otorgar aprobación a una organización que entrega envíos a un explotador de aeronaves para ser transportados como carga en aeronaves de transporte aéreo comercial.
  - (2) La UAEAC establecerá los requisitos y procedimientos aplicables a la aprobación de organizaciones previstas en el párrafo anterior de acuerdo con el RAC 160, el presente documento y el Adjunto correspondiente.
- (f) Exención de inspección de AVSEC a la carga
- (1) Siempre que no se comprometa en forma alguna la seguridad de la aviación civil, el explotador de aeronave de transporte aéreo comercial, conforme con los criterios de seguridad previstos en su PSE y de acuerdo con el nivel de riesgo de la carga o envío, podrá aplicar una exención de inspección sobre los siguientes artículos:
    - (i) La carga transportada bajo declaración de valor (valor elevado).
    - (ii) Animales vivos, (los materiales que acompañan a los animales vivos como alimentos, medio de embalaje, cajas y contenedores, deben ser objeto de controles de seguridad).
    - (iii) Vacunas o agentes biológicos, y
    - (iv) Otros artículos médicos percederos, muestras y órganos con fines de trasplante, sangre y hemocomponentes con fines de transfusión, restos humanos de acuerdo con el Adjunto correspondiente.
  - (2) El explotador de aeronave de transporte aéreo comercial debe asegurarse de exigir al expedidor o remitente del envío o correo que:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (i) Certifique que los artículos a transportar están libres de armas o elementos explosivos o incendiarios improvisados, sustancias peligrosas o artefactos que puedan ser utilizados para la comisión de un acto de interferencia ilícita.
- (3) Certifique que se ha cumplido con lo previsto en el RAC 175 referido al transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
- (4) Aporte la Certificación expedida por la entidad competente, laboratorio farmacéutico, entre otros, debidamente reconocidos en el Estado), conforme con el Adjunto correspondiente.
- (5) En el de caso en que el expedidor no aporte la citada documentación, no pueda inspeccionarse por cualquier medio o no pueda establecerse que no corresponde a una mercancía o sustancia peligrosa que pueda ser transportada por vía aérea, el explotador de la aeronave debe abstenerse de transportarla.
- (6) Para el caso de carga transportada bajo manifestación del valor declarado (valor elevado - aceptado por el transportador), así como para aquella carga que por su naturaleza especial no pueda ser inspeccionada manual por cualquiera de los medios físicos o tecnológicos, el explotador de aeronave de transporte aéreo comercial debe asegurarse que dichos envíos no constituyan un riesgo para la seguridad del vuelo.

*Nota.- El artículo 1887 del Código de Comercio regula el transporte de mercancías bajo manifestación del valor declarado aceptado por el transportador.*

## **12. Categorías especiales de pasajeros o personas en general**

### **12.1 Medidas de seguridad aplicables a categorías especiales**

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial en su PSA establecerá las medidas y procedimientos aplicables a las categorías especiales de pasajeros o personas en general, antes de embarcarlos en la aeronave, conforme con lo previsto en el RAC 160, en el presente documento, así como en los Apéndices y Adjuntos correspondientes.
- (b) Se consideran pasajeros especiales los siguientes:
  - (1) Personal diplomático.
  - (2) Miembro de la realeza y jefe de Estado.
- (c) Se consideran pasajeros sujetos a procedimientos especiales:
  - (1) Persona sujetas a condiciones jurídicas especiales.
  - (2) Persona deportada.
  - (3) Persona no admisible.
  - (4) Persona desmovilizada.
  - (5) Persona con necesidad especial.
  - (6) Persona con diagnóstico de enfermedad mental.
  - (7) Persona disruptiva o perturbadora.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (c) Los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial en sus Planes de seguridad, deben establecer e implementar medidas y procedimientos de seguridad aplicables al transporte de personas o pasajeros de categoría especial, en lo de su competencia, que contengan mínimo los procedimientos aplicables a:
  - (1) Las condiciones, medidas y procedimientos específicos de seguridad aplicables a la categoría de personas indicadas en el párrafo 12.1(c) anterior y al adjunto correspondiente.
  - (2) Las condiciones, medidas y procedimientos específicos de seguridad aplicables a personas que han sido sometidas a procedimientos judiciales, administrativos o pasajeros con necesidades especiales indicadas en el RAC 160 y este documento.
  - (3) Las condiciones, medidas y procedimientos de seguridad a bordo de aeronaves en las que viajen personas bajo coacción -posiblemente perturbadores- por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
  - (4) El procedimiento para informar al piloto al mando de la aeronave sobre el transporte de pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, y la aplicación de controles de seguridad apropiados a los mismos.
  - (5) El comandante de la aeronave podrá negar el embarque o desembarcar a personas contempladas en el párrafo 12.1(c) anterior, cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga, denunciando o entregando al responsable de los hechos a disposición del organismo policial o fuerzas del orden en el aeropuerto donde origine, haga escala o aterrice.
- (c) En lo concerniente a las categorías contempladas en la 12.1 (b), el procedimiento se adelantará por los canales diplomáticos, Ministerio de Relaciones Exteriores y se informará del hecho a la UAEAC.
- (d) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y el aeropuerto público con operación regular en sus Planes de seguridad, deben adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en este numeral y en los Adjuntos correspondientes.
- (f) El comandante de la aeronave, las autoridades encargadas del traslado de la persona sometida a procedimiento judicial y el aeropuerto, deben asegurarse de cumplir y hacer que se cumplan las normas y procedimientos de seguridad de la aviación civil previstos en este RAC 160, el presente documento y el Adjunto correspondiente.

## **12.2 Requerimientos mínimos para el transporte de personas que han sido sometidas a procedimiento judicial o administrativo**

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y el aeropuerto en sus respectivos Planes de seguridad, se asegurarán de establecer las medidas y procedimientos aplicables al transporte de personas citadas en el Párrafo 12.1(c) y el Adjunto correspondiente, teniendo en cuenta entre otros:

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (1) Transporte de persona en condición jurídica especial.
  - (i) Este transporte no puede constituir un riesgo para la seguridad de la aeronave, sus pasajeros, tripulación, así como tampoco debe conllevar un mayor riesgo para la persona transportada ni los responsables de su custodia.
  - (ii) Sólo puede transportarse en aeronave de transporte aéreo comercial, máximo dos (2) personas en condiciones jurídicas especiales que cuenten con una custodia adecuada por parte del organismo de seguridad que lo conduzca, (INPEC, ICBF o quien haga sus veces), cumpliendo con los procedimientos establecidos en el PSA o PSE, conforme se indica en el Adjunto correspondiente.
  - (iii) El organismo encargado de la custodia, el aeropuerto y el explotador de la aeronave se asegurarán de mantener especial coordinación y vigilancia en los procedimientos mínimos establecidos y en el cumplimiento estricto de las restricciones y prohibiciones.
  - (iv) Los guardias o agentes de seguridad que custodian a las personas en condiciones jurídicas especiales, están obligados a respetar la autoridad del Comandante de la aeronave y acatar sus órdenes.
  - (v) 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 de pasajeros o en donde viajen otros pasajeros ajenos a dicho traslado.
  - (vi) Cuando se trate de personas en condiciones jurídicas especiales menores de edad, los custodios del menor, los dependientes del explotador de la aeronave y de las autoridades, velarán por el cumplimiento de los derechos consagrados para éstos en el Código de la Infancia y la Adolescencia.
  - (vii) El aeropuerto en su PSA debe asegurarse de establecer medidas de seguridad aplicables a personas en condiciones jurídicas especiales, incluyendo áreas adecuadas para su digna permanencia y la de sus custodios, mientras se adelantan los procesos de embarque en coordinación con la empresa transportadora.
  - (viii) El transporte de personas bajo condiciones jurídicas especiales se efectuará conforme se indica en el Adjunto correspondiente.
  - (ix) Cuando no se cumpla los requerimientos mínimos establecidos, el explotador de aeronaves de transporte aéreo deberá negarse a transportar al custodiado. Esta decisión puede ser tomada por el comandante de la aeronave, cuando a su juicio, dicha persona represente un riesgo para la seguridad del vuelo o cuando él u otro miembro de tripulación observen incumplimiento por parte de los custodios de alguno de los procedimientos de seguridad establecidos. En estos casos el comandante informará a la UAEAC sobre el incumplimiento que originó la negación del embarque.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## (2) Transporte de persona deportada

- (i) 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 conlleva algún tipo de riesgo, se aplicarán las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.
- (ii) Los deportados de alto riesgo no podrán ser transportados en aeronaves civiles destinadas al transporte comercial regular de pasajeros.
- (iii) Los explotadores de aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves en sus respectivos PSA y PSE, deben establecer los procedimientos para el transporte de personas deportadas.

## (3) Transporte de persona no admisible

- (i) El transporte de personas no admisibles podrá realizarse siempre y cuando el no admitido no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave. Si la calidad o condición del pasajero no admitido conllevan algún tipo de riesgo, se aplicarán las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.
- (ii) Las personas no admisibles de alto riesgo, no podrán ser transportados en aeronaves civiles destinadas al transporte regular de pasajeros.
- (iii) Los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves en sus respectivos PSA y PASE, deben establecer los procedimientos para el transporte de personas deportadas.

## (4) Transporte de persona desmovilizada

- (i) La autoridad responsable del traslado por vía aérea de personas desmovilizadas de grupos u organizaciones al margen de la ley o, en proceso de reinserción a la vida civil, realizará las coordinaciones y acciones necesarias con el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, de forma que el transporte de estas personas no se constituya en riesgo para la seguridad del vuelo ni de los demás pasajeros. Igualmente, dicha autoridad debe garantizar que el desmovilizado cuente con un documento de identificación o una certificación en donde conste su identidad, previo al embarque.
- (ii) El responsable de seguridad del aeropuerto junto con la autoridad responsable del desmovilizado y el personal del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, se asegurará que sobre estas personas se realicen los procedimientos de inspección y de requisa en forma minuciosa, así como también, dispondrá de un sitio aislado de los demás pasajeros para que allí permanezca la persona o personas a transportar hasta su embarque en la aeronave.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iii) El explotador de aeronaves de transporte aéreo 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 un riesgo para la seguridad de la aeronave o los demás pasajeros y así se lo comunicará a la autoridad correspondiente. Con todo, podrá hacer los arreglos necesarios para transportar a los demás desmovilizados en los vuelos subsiguientes.
- (5) Transporte de persona con necesidades especiales por diagnóstico de enfermedad mental
- (i) Sin perjuicio de lo previsto en el Numeral 3.10.2.9 del RAC 3 o norma que lo complemente o modifique, el transporte de personas con diagnóstico de enfermedad mental podrá efectuarse siempre que no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave.
    - (A) Estos pasajeros deben viajar acompañados de una persona que cuente con las habilidades y conocimientos necesarios para asistir y controlar cualquier complicación derivada de su condición, que pueda aumentar el riesgo de autoagresión, heteroagresión o el riesgo para la seguridad del vuelo.
    - (B) Igualmente, debe contarse con la respectiva autorización firmada por el médico tratante la cual deberá ser presentada al personal del explotador de aeronaves de transporte aéreo o al servicio de sanidad aeroportuaria antes del inicio del vuelo.
  - (ii) Los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves en sus respectivos PSA y PSE, deben establecer los procedimientos aplicables al transporte de personas con necesidades especiales con diagnósticos de enfermedad mental, conforme se indica en los Apéndices correspondientes.
- (6) Transporte de persona disruptiva o perturbadora
- (i) Corresponde al personal en tierra del explotador de la aeronave de transporte comercial asegurarse que un pasajero o usuario del transporte aéreo disruptivo o perturbador o potencialmente perturbador, no sea aceptado para el vuelo por considerar que puede comprometer la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil en el terminal o la aeronave, de la tripulación, de otros usuarios, al haber arriesgado el orden y la disciplina y/o incitado a que otros pasajeros o usuarios perturben.
  - (ii) La dependencia de seguridad del aeropuerto y la Policía Nacional darán la asistencia y apoyo en lo de su competencia frente al manejo de dichos pasajeros disruptivos o perturbadores, coadyuvando para evitar agresiones.
  - (iii) Cuando se trate de un pasajero en vuelo, además de las consideraciones anteriores, el Comandante de la aeronave podrá optar por aislar al pasajero disruptivo o perturbador para ser entregado a la autoridad competente en el primer aeropuerto de llegada.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (iv) El explotador de la aeronave de transporte comercial y/o la persona o ente agredido, debe denunciar los actos perturbadores ante la autoridad competente con el fin de surtir los trámites del caso.
  - (v) Los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves en sus respectivos PSA y PSE, deben establecer los procedimientos aplicables al manejo o control de personas disruptivas o perturbadoras, conforme se indica en el Adjunto correspondiente.
- (b) El incumplimiento a lo contemplado en los párrafos anteriores, será sancionado conforme con lo previsto en el RAC 13.
- (c) Autoridad del Piloto al Mando.
- (1) En el marco de las disposiciones contenidas en el Convenio de Tokio de 1963 o demás Instrumentos internacionales que lo modifiquen o sustituyan, un piloto al mando tiene autoridad para negar el transporte a todo pasajero que parezca poner en peligro la seguridad operacional o la seguridad de la aviación civil.
  - (2) La negativa debe basarse en la conducta o el comportamiento que suscita una grave preocupación acerca de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil. En este contexto y de conformidad con las leyes colombianas y los convenios internacionales, el piloto al mando puede, en el momento del embarque, negar el transporte a personas no admisibles, deportadas, en condiciones jurídicas especiales, desmovilizadas o perturbadoras, para lo cual la autoridad competente, en caso de requerirse, deberá dar asistencia y apoyo en lo de su competencia frente al manejo de dichos pasajeros.
  - (3) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe, cuando se lo solicite la UAEAC o alguna otra autoridad, presentar por escrito las razones en que fundamenta la negación del transporte; cuando sea necesario, la respuesta del explotador debe describir las medidas adicionales que en el futuro permitirían efectuar el transporte en circunstancias similares.

## 12.3 Exenciones especiales

- (a) Un aeropuerto público con operación comercial regular en su PSA, podrá establecer exenciones a la inspección de seguridad de la aviación civil aplicables al personal diplomático acreditado ante el Estado colombiano, miembros de la realeza y jefes de Estado en viaje oficial acorde a lo establecido en el Adjunto correspondiente. Las referidas exenciones no son aplicables cuando estas personalidades viajan a título privado, a menos que se hayan concertado arreglos oficiales especiales aprobados por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia y así lo solicite dicho Ministerio ante el respectivo aeropuerto.
- (b) El Ministerio de relaciones exteriores coordinará con la dependencia de seguridad del aeropuerto, Policía Nacional y demás autoridades en el aeropuerto, la recepción y salida de estas personalidades, informado de lo anterior a la UAEAC; en todo caso, la dependencia de

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

seguridad del aeropuerto debe asegurarse de adoptar las provisiones que sean necesarias para evitar toda distracción que pueda comprometer la calidad de los servicios de seguridad.

- (c) En cuanto sea posible, los procedimientos de seguridad de la aviación civil para estas personas se practicarán en las áreas o zonas del aeropuerto destinadas para tal fin, si las hubiere, evitando el contacto con los circuitos ordinarios de los pasajeros.

*Nota.- Normalmente un aeropuerto internacional cuenta con salones de protocolo o VIP para tender estas personalidades y dichos salones deben contar con las ayudas tecnológicas que permitan hacer la inspección de seguridad de la aviación civil tanto a la persona como a su equipaje de mano, sin impactar la normal operación del aeropuerto.*

- (d) Los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves en sus respectivos PSA y PSE, deben establecer las medidas y procedimientos especiales aplicables al personal diplomático acreditado ante el Estado colombiano, miembros de la realeza y jefes de Estado en viaje oficial acorde a lo establecido en el Adjunto correspondiente.

## 12.4 Personal armado a bordo de aeronaves.

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160 en la República de Colombia no permite el transporte de armas, ni la presencia de personal armado al interior de la cabina de pasajeros de aeronaves comerciales que operen en, desde o hacia la república de Colombia.

## 13. Medidas relativas a la parte pública

- (a) El aeropuerto en su PSA establecerá las medidas y procedimientos aplicables a los controles de las áreas públicas, en desarrollo de lo previsto en el RAC 160.635 y en el presente documento, además:
  - (1) Establecerán y mantendrán medidas de seguridad en la parte pública de los mismos, (circuito cerrado de televisión, vigilancia privada, entre otros...) para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo.
  - (2) Las medidas y sus procedimientos se desarrollarán en el PSA del aeropuerto.
- (b) La ejecución de las medidas de seguridad deben coordinarse con otras autoridades en el aeropuerto como la Policía Aeroportuaria u otros organismos de seguridad del Estado, de acuerdo con su competencia.

## 14. Medidas relativas al ciberterrorismo

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160.640, los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo en sus PSA y PSE, establecerán las medidas relativas al control del ciberterrorismo.
- (b) Conforme con el numeral anterior, los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial, dentro de su matriz de riesgo,

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

identificarán los sistemas de tecnología de la información y comunicaciones que revistan carácter crítico, las amenazas y vulnerabilidades que los afectan y, diseñarán medidas de protección que incluyan, entre otras:

- (1) Características de seguridad en el diseño.
- (2) Seguridad de la cadena de suministro de información.
- (3) Separación de redes y control de acceso remoto.

## Capítulo H. Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita

### 1. Prevención

- (a) Los aeropuertos públicos con operación regular presentarán, por escrito y para aprobación de la UAEAC, su Plan de Contingencia, donde establecerán las medidas relativas para hacer frente a los actos de interferencia ilícita, conforme con lo previsto en el RAC 160.700.
- (b) Los explotadores de aeronaves en su PSE incluirán lo concerniente a los procedimientos para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.

### 2. Plan de contingencia de aeropuerto

- (a) Los aeropuertos públicos con operación regular, establecerán las medidas relativas para hacer frente a los actos de interferencia ilícita, conforme con lo previsto en el RAC 160.720.
- (a) Los aeropuertos públicos con operación regular deben asegurarse de elaborar, implementar y mantener actualizado un Plan de contingencia de aeropuerto, conforme se indica en el Apéndice correspondiente. Este Plan debe armonizarse con el Plan nacional de contingencia y debe presentarse a ante la UAEAC, que de encontrarlo conforme con lo previsto en el RAC 160 y en el Apéndice correspondiente le impartirá su aprobación.
- (b) El Plan de contingencia de aeropuerto es de conocimiento restringido y por razones de seguridad, su contenido sólo debe ser conocido por quienes deban actuar en su activación y desarrollo frente a cada suceso, los funcionarios de las autoridades encargadas del manejo de la crisis y los organismos de socorro, cada uno en lo de su competencia.
- (c) En el Plan de contingencia de aeropuerto debe determinarse claramente la respuesta y participación coordinada de todas las entidades existentes en el aeropuerto y fuera del mismo, siempre que sean necesarias para responder a una emergencia por contingencia y describiendo tareas concretas que asumirá cada entidad u organismo que participa, como:
  - (1) La UAEAC y otras entidades públicas que por su competencia puedan aportar al manejo de la contingencia.
  - (2) Policía Nacional de Colombia.
  - (3) Gerente, administrador o gerente de concesión del aeropuerto.
  - (3) Representante de los explotadores de aeronaves.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (4) Servicios de tránsito aéreo.
  - (5) Fuerzas armadas con jurisdicción en el área donde se ubica el aeropuerto.
  - (6) Extinción de incendios (del aeropuerto y/o estructurales), y
  - (7) Sanidad aeroportuaria, servicios médicos y hospitales.
- (d) En el Plan de contingencia debe incluirse 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.
- (1) El Plan de contingencia debe incluir las medidas que garanticen la seguridad de la población aeroportuaria y usuarios en general e instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas en el aeropuerto o en sus inmediaciones, cuando puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita
- (e) El Plan de contingencia debe exponerse en un documento (manual) de fácil comprensión y contendrá como mínimo lo previsto en el Apéndice correspondiente.
- (f) El Plan de contingencia de aeropuerto debe actualizarse, cuando:
- (1) Se actualice o modifique la norma aeronáutica.
  - (2) Lo considere apropiado el aeropuerto.
  - (3) La estructura del aeropuerto o medidas aplicadas se modifiquen.
  - (4) Cuando la UAEAC lo solicite.
  - (5) No obstante, en el evento en que no haya cambios en los casos anteriores, deberá revisarse el contenido del Plan de contingencia como mínimo una vez cada año, en busca de mantener actualizadas las listas, puntos de contacto y los protocolos de actuación.

### 3. Evaluación de amenazas

- (a) Los Planes de contingencia previstos en el numeral (2) anterior y lo referente a contingencias plasmado en los PSE, contendrán los procedimientos y métodos necesarios, para:
- (1) La evaluación de amenazas.
  - (2) Definirá claramente las entidades y funcionarios encargados de realizar la evaluación.
  - (3) La responsabilidad de cada una de las entidades y funcionarios encargados de la neutralización y/o eliminación de un riesgo potencial en el aeropuerto.
- (b) El gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario o explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, deberán asegurarse de garantizar:
- (1) La instrucción 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.
  - (2) La instrucción y logística requerida para el desarrollo de ejercicios de seguridad o simulacros, así como la atención de una contingencia real.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(3) Los recursos que demande la atención de la contingencia.

## 4. Punto de estacionamiento aislado de aeronaves

- (a) Siempre que los requisitos de diseño del aeropuerto público con operación regular lo permitan, el gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario, se asegurará de establecer uno o más puntos de estacionamiento aislado (Punto Zulu "Z"), donde puede ubicarse la aeronave afectada por un acto de interferencia ilícita o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo.
- (b) En la ubicación del Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves "Z o zulu", se tendrá en cuenta mínimo lo requerido en el Adjunto correspondiente.

## 5. Tratamiento de artefactos o sustancias sospechosas

- (a) El responsable de seguridad en el aeropuerto público con operación regular debe asegurarse de:
  - (1) Atender inmediata y apropiadamente de acuerdo con lo establecido en el Plan de contingencia del aeropuerto, todo artefacto o sustancia que se sospeche sean explosivos, hallados a bordo de una aeronave, en equipos, edificios o instalaciones, para lo cual debe adelantar las coordinaciones a lugar con la Policía Nacional o la que haga sus veces, especializada en la detección, neutralización o destrucción de artefactos que contengan explosivos.
  - (2) Establecer una o varias áreas aisladas en el aeropuerto, para neutralizar o eliminar todo artefacto o sustancia, que se sospeche sean explosivos.
    - (i) Estas áreas preferiblemente deberán estar cerca al punto "zulu" pero no podrán ubicarse a menos de 100 metros de aeronaves, edificios, áreas públicas, instalaciones de combustible, energía eléctrica, ductos de combustibles o gases, ayudas para las comunicaciones o ayudas a la navegación aérea.
  - (3) Determinar con antelación las rutas que se consideren más seguras para un posible traslado del artefacto sospechoso hacia las áreas de eliminación en las que pueda destruirse o neutralizarse.
    - (i) Tanto las áreas como las rutas deben evitar aeronaves estacionadas, edificios, áreas públicas, instalaciones de combustible, energía eléctrica, ductos de combustibles o gases, ayudas para las comunicaciones o ayudas a la navegación.
    - (ii) En lo posible, debe preverse más de una ruta desde cualquier lugar en el aeropuerto hacia el área aislada de eliminación.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (4) Disponer de contenedores para el traslado del artefacto o sustancia desde el lugar en que se localiza, hasta el área de neutralización o eliminación, que:
  - (i) Sean capaces de contener una explosión minimizando los efectos de esta, u otro medio aprobado por la autoridad nacional de Policía especializada en la detección, neutralización o destrucción de artefactos que contengan explosivos
- (5) Prever, si la estructura del aeropuerto y sus áreas aledañas lo permiten, la construcción de uno o varios sitios para contención de explosiones para llevar allí los paquetes, bultos o equipajes sobre los que se tenga sospecha de que contienen artefactos explosivos para su debida manipulación o tratamiento y facilitar a las autoridades policivas o militares la detonación o desactivación de los mismos.
  - (i) 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.
- (b) Lo previsto en esta sección debe ser descrito en el Plan de contingencia del aeropuerto y la ubicación junto con sus rutas, deben consignarse en el PSA.

### 5. Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando móvil

- (a) El Gerente, Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, conforme con lo previsto en el Adjunto correspondiente, debe asegurarse de disponer lo necesario para habilitar o construir un Centro de Operaciones de Emergencia (COE):
  - (1) El COE debe 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.
  - (2) Mantener un vehículo equipado con los medios de comunicación y demás elementos con el propósito de establecer un puesto de mando móvil, en cualquier área del aeropuerto que permita la actuación directa en el sitio de la emergencia. En el evento en que no se pueda contar con dicho vehículo, se dispondrá lo necesario para que el puesto de mando móvil pueda ser instalado en cercanías del lugar del siniestro.

**Nota.-** En el Documento OACI 8973 - Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los actos de interferencia ilícita, se proporcionan orientaciones necesarias para la estructuración, dotación y funcionamiento de un Centro de Operaciones de Emergencia, que son publicadas por la UAEAC en el Adjunto 16 de este RAC.

### 6. Ejercicio de seguridad (simulacro)

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) El Gerente, el Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario debe asegurarse de programar y realizar ejercicios, prácticas o simulacros de seguridad de la aviación conforme con lo previsto en el Apéndice correspondiente.
  - (1) Los simulacros de escritorio se realizarán por lo menos una (1) vez al año, y
  - (2) Los simulacros totales deberán llevarse a cabo por lo menos una vez cada dos (2) años.
- (b) En la planificación de los ejercicios, prácticas o simulacros de seguridad deberá establecerse, como mínimo:
  - (1) Procedimientos de evaluación de resultados luego de la realización de los mismos.
  - (2) La adopción de las medidas correctivas más apropiadas, y
  - (3) Valoración del nivel de efectividad de las mismas.

## 7. Notificación de actos de interferencia ilícita

- (a) La información y notición del acto de interferencia ilícita será ejecutada conforme como se establece en el RAC 160.745.
- (b) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de aeropuerto público, el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y el personal aeronáutico, deben asegurarse de suministrar, por el medio más seguro, la información disponible o aquella que le sea requerida por la UAEAC de manera inmediata.
- (c) Los obligados conforme a lo previsto en el RAC 160.110, tan pronto conozcan de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, deben informarlo a la dependencia a cargo de la seguridad de aviación civil de la UAEAC, por el medio más expedito y discreto de que disponga.
- (d) Superado el acto de interferencia ilícita, el aeropuerto al interior del CSA procederá, de manera independiente o en conjunto con la UAEAC, a la evaluación de los procedimientos y controles de seguridad existentes en el mismo, con el propósito de encontrar:
  - (1) Las causas que contribuyeron al hecho perturbador.
  - (2) Elaborar las recomendaciones y acciones de seguimiento con el fin de evitar la repetición de los hechos.
  - (3) Las recomendaciones o medidas correctivas al igual que los hechos nuevos podrán comunicarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

## 8. Evaluación del acto de interferencia ilícita por el aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (a) Con posterioridad a cada amenaza o a la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, el Comité de seguridad de aeropuerto debe realizar una reunión extraordinaria con el fin de evaluar la situación acontecida y la efectividad de las acciones llevadas a cabo.
- (b) El informe de la evaluación, así como las medidas que se recomienden para prevenir la ocurrencia futura de estos hechos, deberá remitirse a la UAEAC en el menor tiempo posible, en todo caso en un término que no sea superior a diez (10) días calendario siguiente a la ocurrencia del hecho.
  - (1) La evaluación posterior a los ejercicios o a la atención de un acto de interferencia ilícita debe realizarse acorde con lo previsto en los Apéndices correspondientes, según corresponda.
    - (i) El Plan de acción que se establezca como resultado de la evaluación del hecho, debe ser objeto de seguimiento a su cumplimiento y efectividad del mismo.
    - (ii) El aeropuerto, el explotador de aeronaves o los obligados conforme con el RAC 160.110, deben presentar a la UAEAC el respectivo informe sobre el acto de
- (c) La UAEAC evaluará el informe y podrá adicionar las recomendaciones que considere necesarias y procederá a informar del mismo a la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria en la siguiente sesión.

## **Capítulo I. Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil (SeMS)**

- (a) Las normas que regulan la implementación del SeMS se encuentra previstas en el RAC 160.800 y el Apéndice correspondiente.
- (b) Evaluación de riesgos y vulnerabilidad de la seguridad de la aviación civil y su Plan de Gestión de Riesgo se regulan en el RAC 160.805.
  - (1) El Comité de Seguridad del aeropuerto debe evaluar el nivel de riesgo del aeropuerto, conforme con el Adjunto correspondiente, como mínimo una (1) vez al año. Una copia de la evaluación deberá remitirse a la UAEAC dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la evaluación o dentro del plazo que la UAEAC le fije.
  - (2) El gerente, administrador o gerente del concesionario debe asegurarse de elaborar y ejecutar un Plan de gestión de riesgos que asegure la gestión apropiada de cada uno de los riesgos identificados en la evaluación. Una copia de este Plan, deberá remitirse a la UAEAC dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de su elaboración o dentro del plazo que la UAEAC le fije.
- (d) La evaluación del nivel de riesgo y su Plan de Gestión de Riesgo, son de conocimiento restringido y por lo tanto se tratarán como información sensible de seguridad de la aviación civil del aeropuerto.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## Capítulo J. Tratamiento de información de seguridad de la aviación civil

### 1. Información delicada o sensible de la seguridad de la aviación civil

- (a) Las normas que regulan el tratamiento de información delicada o sensible encuentra previstas en el RAC 160.900, adicionalmente.
  - (1) En los PSA o PSE los explotadores deben describir las medidas de protección que aplican para salvaguarda toda información delicada o sensible de seguridad de la aviación civil.
- (b) Para el desarrollo e implementación de la presente sección, los obligados conforme al RAC 160.110 deben cumplir con los siguientes pilares de la información:
  - (1) Confidencialidad: Los activos de información solo pueden ser accedidos y custodiados por usuarios que tengan permisos para ello.
  - (2) Integridad: El contenido de los activos de información debe permanecer inalterado y completo. Las modificaciones realizadas deben ser registradas asegurando su confiabilidad.
  - (3) Disponibilidad: Los activos de información sólo pueden ser obtenidos a corto plazo por los usuarios que tengan los permisos adecuados.
  - (4) Cumplir con las condiciones:
    - (i) Autenticidad: Los activos de información los crean, editan y custodian usuarios reconocidos quienes validan su contenido.
    - (ii) Posibilidad de auditoría: Se mantienen evidencias de todas las actividades y acciones que afectan a los activos de información.
    - (iii) Protección a la duplicación: Los activos de información son objeto de clasificación, y se llevan registros de las copias generadas de aquellos catalogados como confidenciales.
    - (iv) No repudio: Los autores, propietarios y custodios de los activos de información se pueden identificar plenamente.
    - (v) Legalidad: Los activos de información cumplen los parámetros legales, normativos y estatutarios de la organización.
    - (vi) Confiabilidad de la Información: Es fiable el contenido de los activos de información que conserven la confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticidad y legalidad.

### 2. Uso, conservación, custodia y acceso a los registros o grabaciones del CCTV

- (a) Los obligados conforme con lo previsto en el RAC 160.110 en su Plan de seguridad, deben establecer un procedimiento que:

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (1) Defina los criterios para la clasificación, uso, conservación, consulta, custodia y acceso a los registros o grabaciones del circuito cerrado de televisión (CCTV) tanto de ciudadanos como de autoridades.
  - (2) Adopte las medidas para asegurar la entrega inmediata de la información contenida en las videograbaciones a la UAEAC cuando esta autoridad lo requiera.
  - (3) Garantice el acceso a los registros o grabaciones del circuito cerrado de televisión (CCTV) por parte de ciudadanos que demuestren satisfactoriamente su interés en consultar su información personal.
- (b) Los registros o grabaciones del circuito cerrado de televisión no podrán destinarse para usos distintos al objetivo de la seguridad de la aviación civil contenido en el RAC 160.100.
  - (c) En el evento en que un registro o grabación se encuentren relacionadas con hechos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil, la seguridad integral del aeropuerto o que de forma alguna afecte la seguridad ciudadana, el responsable de seguridad del aeropuerto podrá aportarlos, de oficio o a petición, a la autoridad que lo requiera como prueba dentro de un proceso civil, penal, fiscal, disciplinario o administrativo dejando el debido registro escrito de tal entrega o visualización; con todo, la cadena de custodia y manejo apropiado de dicha información, a partir de su entrega, es responsabilidad de la entidad que la recibe oficialmente.
  - (d) Cuando un obligado advierta o por cualquier razón tenga conocimiento que se ha presentado un hecho que pueda atentar contra la seguridad de la aviación civil, la seguridad integral del aeropuerto o que de forma alguna afecte la seguridad ciudadana, debe asegurarse de conservar y mantener la integridad de la grabación de las cámaras objeto de los posibles hechos a investigar o de los demás hechos que puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil, tal y como fue captada hasta que estas grabaciones ya no sean requeridas.
  - (e) Los centros de gestión de crisis y/o monitoreo de CCTV se clasifican como áreas de seguridad altamente sensibles y su acceso debe ser controlado y registrado por medios electrónicos o registros físicos; adicionalmente, debe contarse con cámaras que permitan visualizar el ingreso e interior de los centros de gestión de crisis y/o monitoreo de CCTV.
  - (f) Los sistemas de CCTV y particularmente los equipos de almacenamiento de video, deberán contar con seguridad física y lógica que asegure la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información allí contenida.
  - (g) Salvo lo previsto en el literal (c) anterior, las grabaciones que se conserven en los sistemas de CCTV análogos o IP, deberán mantenerse por un tiempo mínimo de por lo menos treinta (30) días calendario, sin afectar la calidad (resolución y cantidad de imágenes por segundo).
  - (h) La UAEAC establecerá las medidas y controles necesarios para garantizar que las videograbaciones obtenidas de sus sistemas de video vigilancia instalados en los aeropuertos o estaciones aeronáuticas, sean utilizadas de forma exclusiva para el desarrollo de sus funciones

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

como autoridad de aviación civil o cuando medie orden judicial y que estas no serán divulgadas para otros fines.

**Nota 1.- Seguridad lógica.** La Seguridad lógica de un sistema de datos comprende la aplicación de barreras y procedimientos que protejan el acceso a los datos (registros de grabación, registros de los sistemas electrónicos que sirven de apoyo a la seguridad de la aviación civil) y a la información contenida en él. Conforme con lo expuesto, debe asegurarse que los usuarios puedan trabajar sin supervisión y no puedan modificar los programas ni los archivos que no correspondan; igualmente debe asegurarse que se estén utilizados los datos, archivos y programas correctos en y por el procedimiento correcto.

**Nota 2. Seguridad física:** Consiste en la aplicación de barreras físicas y procedimientos de control frente a amenazas físicas a los equipos que sirven de apoyo a la seguridad de la aviación civil.

## Capítulo K. Aviación general

### 1. Zona de Aviación General

- (a) Las medidas generales de seguridad de la aviación civil aplicables a la zona de aviación general se regulan en el RAC 160.1000 y se las medidas que se indican a continuación.

### 2. Medidas de seguridad para la operación de aviación general en las zonas destinadas a la aviación comercial.

- (a) 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 sus aeronaves cumplirán con todos los controles de seguridad establecidos para la operación de la aviación comercial y las obligaciones consagradas para ésta, sin perjuicio de los controles que deba ejecutar la Policía Nacional o demás autoridades en el aeropuerto.
- (b) Cuando una zona de aviación general cuente con los controles de seguridad de la aviación civil apropiados para personas, equipajes, mercancías, provisiones o vehículos, podrá accederse a las áreas operacionales del aeropuerto en desarrollo de la operación de aviación general, siempre que dicho acceso se coordine con la dependencia de seguridad y operación del aeropuerto.

### 3. Ingreso de pilotos y usuarios de aeronaves de aviación general a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto para abordar la correspondiente aeronave.

- (a) Los tripulantes de aviación general ingresarán a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto portando, en lugar visible (a la altura del tórax o en brazaletes), el Permiso expedido por la dependencia de seguridad del aeropuerto.
- (b) Las personas que deban ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos para abordar aeronaves de aviación general estacionadas en plataformas de aviación comercial regular, deberán presentar y portar la tarjeta especial de embarque, la cual debe verificarse contra el documento de identidad.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## 4. Escoltas en aeronaves privadas

- (a) En caso de llevar escoltas o personal con armas autorizadas por la autoridad competente en aeronaves de aviación general (privada, corporativa o civil del Estado), esa actividad se efectuará bajo responsabilidad exclusiva del explotador de la aeronave y cuando su operación se desarrolle en las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, en donde también opera la aviación comercial, deberán cumplir con:
- (1) Los tripulantes, el explotador de la aeronave, el personaje escoltado y los mismos escoltas están obligados a someterse a las medidas de seguridad y controles previstos por el aeropuerto, descartando que el arma constituya un riesgo para la seguridad del vuelo, la aeronave, sus ocupantes o el mismo aeropuerto, para lo cual el aeropuerto deberá incluir en su PSA, el procedimiento de aforo de armas y flujo de circulación de personas y armas.
  - (2) Los escoltas y su armamento deben cumplir con los controles establecidos por el aeropuerto, 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.
  - (3) Una vez se produzca el arribo al aeropuerto de destino, las personas armadas no podrán, bajo ninguna circunstancia, acercarse a otras aeronaves o vehículos, excepto aquellos que, con la debida autorización, estén destinados a transportar al personaje escoltado, debiendo abandonar de manera inmediata la plataforma o cualquier otra área restringida en que se encuentren.

## 5. Transporte de armas, artefactos que simulen armas, sustancias pirotécnicas, explosivas y artículos peligrosos en aeronaves de aviación general

- (a) En los eventos en que la operación de aviación general se desarrolle en la misma zona destinada a la aviación comercial o cuando no sea posible garantizar el aislamiento entre las distintas zonas, deberá cumplirse con lo previsto en el Adjunto correspondiente (Control de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas)

## Capítulo L. Programa nacional de control de la calidad de la aviación civil y Programa nacional de instrucción de la aviación civil

### 1. Plan de control de calidad (aeropuerto y/o aeronaves)

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160.1100, los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial, por escrito y en medio magnético, deben asegurarse de elaborar, mantener actualizado y aplicar un Plan de control de calidad de la seguridad de la aviación civil con el propósito de asegurar el cumplimiento de sus respectivos Planes de seguridad.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (1) El Plan debe presentarse a la UAEAC para su análisis y en el mismo debe ajustarse a lo previsto en el RAC 160, este Manual y su Apéndice correspondiente; una vez verificado el cumplimiento de estos requisitos la UAEAC podrá emitir la respectiva aprobación.
  - (2) Los aeropuertos públicos con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial que implanten procesos de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil, deben asegurarse de informar a la UAEAC las conclusiones de cada actividad de control de la calidad que realicen y el Plan de medidas correctivas que hayan aplicado, así como el seguimiento al mismo.
- (c) El Planes de control de calidad debe contener como mínimo lo establecido en los Apéndices correspondientes.

## **2. Plan de instrucción de la aviación civil (aeropuerto y/o aeronaves)**

- (a) Conforme con lo previsto en el RAC 160.1105, Los aeropuertos públicos con operación regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial, por escrito y en medio magnético, deben asegurarse de elaborar, mantener actualizado y aplicar un Plan de instrucción de la seguridad de la aviación civil, con el propósito de cumplir con lo establecido en el RAC 160 y este documento para contar con personal con seleccionado, entrenado y certificado para la apropiada aplicación de las medidas de seguridad.
  - (1) El Plan debe presentarse a la UAEAC para su análisis y en el mismo debe ajustarse a lo previsto en el RAC 160, este Manual y su Apéndice correspondiente; una vez verificado el cumplimiento de estos requisitos la UAEAC podrá emitir la respectiva aprobación.
  - (2) Las organizaciones que sean aprobadas por la UAEAC para impartir un programa de entrenamiento en seguridad de la aviación civil, deben asegurarse de mantener las receptivas evidencias la instrucción (básica y recurrente) y las evaluaciones posteriores de desempeño y las mismas estarán sujetas a procesos de control de la calidad.
- (c) El Planes de instrucción de la aviación civil debe contener como mínimo los componentes previstos en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil y el Apéndice correspondiente.

## **Capítulo M. Medidas relativas a las armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas**

### **1. Control de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas**

- (a) El explotador de aeronaves comerciales y todo aeropuerto público con operación regular en sus Planes de seguridad, deben establecer los procedimientos y medidas de seguridad aplicables al tratamiento o transporte de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas, conforme se establece en el RAC 160.1200, este documento y el Adjunto correspondiente.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- 2. Detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas, material radioactivo o sustancias ilegales.**
- (a) En los eventos en que se detecten armas a las personas requisadas en los objetos que porten o en el equipaje de mano inspeccionado, se dará aviso inmediato preferentemente por medio silencioso a la Fuerza pública destacada en el puesto de control o en el aeropuerto; una vez concluida la correspondiente comprobación y establecida la legitimidad o la legalidad de permisos y/o autorizaciones para el porte del arma, se notificará al personal del explotador de aeronave para embalar adecuadamente el arma; en caso contrario, el pasajero, empleado o funcionario será conducido por la Policía Nacional a sus dependencias para los procedimientos de rigor.
  - (b) 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 la Fuerza pública destacada 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.
  - (c) Cuando el objeto o artículo detectado es una mercancía peligrosa, distinta a un arma o artefacto explosivo, se dará aviso al representante del explotador de aeronave para que se proceda conforme se establece en el RAC 175 (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) y demás documentos sobre la materia.
  - (d) 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 la Fuerza pública destacada en el puesto de control o en el aeropuerto para que se haga cargo de las averiguaciones y constataciones pertinentes.
  - (e) Las armas, explosivos, objetos potencialmente peligrosos o material radioactivo que se retengan a las personas en el puesto control o inspección, sin perjuicio de los procedimientos ordinarios que se surten en coordinación con la Policía Nacional para su incautación o embalaje, deben ser objeto de un procedimiento de seguimiento por parte de la dependencia de seguridad del aeropuerto, para lo que se han de reportar estos casos mediante registro escrito a la Policía Nacional dándoles a conocer la identificación del pasajero, reseña del arma, explosivo u objeto potencialmente peligroso incautado, solicitando la investigación pertinente del pasajero, con el fin de descartar posibles móviles terroristas.
  - (f) La dependencia de seguridad del aeropuerto debe llevar registros que contengan la mayor información posible y permitan servir de soporte para documentar investigaciones de las autoridades competentes y darlos a conocer a la UAEAC cuando esta lo solicite.
- 3. Medidas especiales de control para el transporte de líquidos, geles y aerosoles en equipaje de mano.**

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (a) Las medidas previstas en este numeral aplican en sentido general y sin excepción alguna en los vuelos internacionales de carácter comercial originados en aeropuertos públicos con operación comercial regular. En vuelos nacionales solamente se aplicarán estas medidas, cuando sean aprobadas por el Comité de Seguridad del aeropuerto y conforme a la evaluación de riesgo en seguridad de la aviación civil.
- (b) Para el control desde las áreas públicas a las restringidas, los pasajeros deben abstenerse de transportar las sustancias antes indicadas en su equipaje de mano. Sólo se permitirá llevar en su equipaje de mano pequeñas cantidades de líquidos, geles y aerosoles los cuales tienen que ir en pequeños contenedores con capacidad individual máxima de 100 ml.
- (c) 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.

#### **4. Sistemas Portátiles de Defensa Antiaérea (MANPADS).**

- (a) Los explotadores de aeronave de transporte comercial adoptarán las medidas que sean necesarias con el propósito de contrarrestar el uso de misiles contra aeronaves civiles; para el efecto coordinarán sus acciones con las medidas y procedimientos que sobre el particular adopten los organismos de seguridad del Estado colombiano tendientes a mitigar ésta amenaza contra la aviación civil y las recomendaciones que sobre la materia emita la UAEAC.
5. Los procedimientos aplicables a la detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas, material radioactivo o sustancias ilegales, deben desarrollarse en el PSA conforme a la operación específica del aeropuerto.

### **Capítulo N. Equipos o sistemas de apoyo a la seguridad de la aviación civil**

#### **1. Criterios de implementación de equipos de seguridad**

- (a) El aeropuerto público con operación regular en su Plan de seguridad, debe establecer los criterios para la implementación de equipos de seguridad, su mantenimiento y los procedimientos apropiados para su operación, conforme se establece en el RAC 160.1300, este documento y el Adjunto correspondiente.

#### **2. Calibración regular**

- (a) El aeropuerto en su PSA debe asegurarse de:
  - (1) Establecer un Protocolo de mantenimiento donde se garantice que cada el equipo y/o sistemas de seguridad de la aviación civil, mantiene la calibración durante todo el tiempo en que esté siendo operado, conforme con las especificaciones técnicas del fabricante de los mismos, conservando sus respectivos registros de calibración por un lapso no inferior a cinco (5) años.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

(2) Obtener del fabricante del equipo, las piezas (testigos) originales de prueba garantizando que el equipo funcione de conformidad con las especificaciones de diseño y operación establecidos por el fabricante en sus respectivos manuales.

(i) Siempre que el equipo o sistema permita ajustes en sus niveles de sensibilidad, debe contarse con las piezas (testigos) que sean necesarias para probar y asegurar el correcto funcionamiento del equipo, durante todo el tiempo en que esté siendo operado; dicha sensibilidad deberá ser ajustada en función del nivel de riesgo.

(b) Lo previsto en este numeral también aplica al explotador de aeronaves cuando utilice tecnología para los procedimientos de seguridad de la aviación civil.

### 3. Mantenimiento de equipos o sistemas de seguridad.

(a) El aeropuerto en su PSA debe asegurarse que:

(1) Todo equipo que se utilice en controles de seguridad de la aviación civil, sea probado cada vez que se active o entre en servicio.

(2) Todo mantenimiento preventivo y correctivo, se realice conforme con las especificaciones técnicas de diseño establecidas por el fabricante del equipo y que las partes o piezas de reposición o reemplazo sean las contempladas en las citadas especificaciones.

(3) Elaborar cronogramas detallados de mantenimiento de equipos o sistemas de seguridad de la aviación civil.

(b) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario y/o explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, debe asegurarse de establecer los protocolos que garanticen el buen estado y funcionamiento de los equipos utilizados, mediante mantenimiento preventivo o correctivo, realizado por personal técnico especializado, siguiendo las especificaciones o recomendaciones técnicas del fabricante del equipo.

*Nota.- Es necesario que se asegure la aplicación de programas de mantenimiento preventivo y correctivo sobre el equipamiento técnico empleado minimizando la posibilidad de que se produzcan fallas que puedan afectar su correcto funcionamiento. En el caso del mantenimiento preventivo, asegurar la funcionabilidad y en lo que respecta al mantenimiento correctivo, recuperar la funcionabilidad del equipo.*

(c) Los protocolos de mantenimiento de que trata esta sección, obrarán como Apéndice del Plan de seguridad de aeropuerto, conforme al Adjunto 11 de este RAC y en ellos debe especificarse los tiempos de respuesta y tiempo de solución máximo para la atención de la falla que pueda presentar cada uno. Los tiempos de respuesta deben prever además los procedimientos de contingencia que permitan mitigar el impacto que genere en el servicio, la ausencia parcial o total del equipo o sistema que pueda tener un aeropuerto para el apoyo a la operación de la seguridad de la aviación civil.

### 4. Plan de mantenimiento de los equipos de seguridad

# **REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA**

---

- (a) El aeropuerto en su PSA y/o explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, debe asegurarse de contar con un Plan de mantenimiento de los equipos y sistemas de seguridad y llevar un registro donde se conserve los documentos y protocolos de mantenimiento; dicho Plan debe contener como mínimo lo establecido en el Adjunto correspondiente.
  - (1) Los obligados conforme con lo previsto en la Sección 160.110, debe tener dispuesto para la UAEAC o autoridad en materia de seguridad de aviación civil, el Plan de mantenimiento de los equipos y sistemas de seguridad de la aviación civil en todo momento y lo ajustará y actualizará cuando esta autoridad lo considere pertinente.

## **Capítulo O. Medidas de seguridad para el acceso a los aeropuertos públicos desde predios colindantes**

### **1. Generalidades**

- (a) Las normas generales aplicables al acceso a los aeropuertos públicos desde predios colindantes, se regulan en 160.1400, este documento y el Apéndice correspondiente.

### **2. Autorización**

- (a) La autorización de ingreso a las áreas aeroportuarias otorgada por el aeropuerto o la UAEAC, así como la autorización que la UAEAC le otorga para uso aeronáutico o aeroportuario, obliga al autorizado a elaborar y aplicar su propio Plan de Seguridad y cumplir con lo previsto en el PSA del aeropuerto, incluyendo los requisitos de permisos de ingreso de personas, vehículos o mercancías a las áreas restringidas del aeropuerto.
  - (1) En el caso en que el ingreso a las áreas bajo su tenencia se realice de forma directa desde el área pública, sin mediar control de seguridad de aviación civil del aeropuerto, entre tanto el aeropuerto implementa cerramiento propio y asume el control de ingreso general desde el área pública, incorporando dentro de este las áreas del tenedor del predio colindante, el tenedor podrá establecer dentro de su sistema de identificación interno (institucional, empresarial, otro), un documento (carné) para controlar el ingreso o permanencia de sus dependientes o usuarios a sus áreas restringidas (bajo su tenencia) y asegurarse de garantizar el control de personas y vehículos, establecidos en el RAC 160 para control de ingreso a las áreas restringidas; en caso de determinar que no implementa su propio sistema de identificación interno para sus áreas restringidas, deberá acogerse al sistema de identificación del aeropuerto, incluso para esas áreas bajo su tenencia.
  - (3) El propietario o tenedor del área debe asegurarse de garantizar la separación física entre sus áreas y las áreas restringidas del aeropuerto, así como la separación física de sus áreas restringidas internas de las áreas públicas o administrativas bajo su tenencia; a esta área se podrá ingresar con el sistema de identificación interno del tenedor de espacio, este documento ha de ser un documento diferente a los de sus áreas administrativas.

## REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

- (4) En ningún caso podrán ingresar a las áreas en que permanezcan aeronaves, vehículos distintos a los contemplados en las clasificaciones I, II y III del Plan operativo o de operaciones del aeropuerto y estos y las personas, deberán cumplir con los requisitos de seguridad de la aviación civil; los citados controles serán objeto de verificación o inspección por parte del aeropuerto cuando este lo considere pertinente, adicional a las actividades de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil que realice el aeropuerto, sin perjuicio de las actividades de control de calidad de seguridad de la aviación civil a cargo de la UAEAC u otro tipo de control de otras autoridades del Estado.
  - (5) En el caso de presentarse y corroborarse incumplimiento de parte del tenedor de espacio frente a lo establecido en esta sección o que el aeropuerto eleva el nivel de riesgo de que sean materializadas amenazas a la aviación civil, el aeropuerto podrá negar el ingreso a sus áreas restringidas desde dichos predios aplicando las barreras o medidas físicas que impidan lo todo acceso.
- (b) Acceso a predios particulares colindantes con los aeropuertos a través de las áreas del aeropuerto.
- (1) Los predios colindantes con las áreas de un aeropuerto abierto a la operación pública, no podrán contar con acceso a través de las áreas de seguridad restringidas o no del aeropuerto.
  - (2) En el evento en que para llegar a dichos predios deba accederse desde área pública, a través de las áreas restringidas del aeropuerto, las personas, vehículos, mercancías y lo que consigo lleven, serán objeto de las medidas y procedimientos de operación o de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, y demás controles de otras autoridades del Estado y en el menor lapso deberá procederse con el respectivo cerramiento.

### **Artículo Segundo. Disposiciones transitorias. Resolución N°. 02496 del 27 de Agosto de 2018**

- (a) Los explotadores de aeropuertos, de aeronaves y demás obligados conforme al RAC 160, dispondrán hasta el 1º de abril de 2019, para actualizar sus planes de seguridad, conforme a lo establecido en el dicho reglamento y en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (b) Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución, los explotadores de aeropuertos adelantarán las adecuaciones a la infraestructura aeroportuaria que sean necesarias para cumplir con los requerimientos arquitectónicos en aplicación del Manual Estandarizado de Medidas para la Seguridad de la Aviación civil, en concordancia con el RAC 160.

**Nota: Artículo Transitorio de la Resolución N°. 02496 del 27 de Agosto de 2018. Publicada en el Diario Oficial N° 50.706 del 04 de Septiembre de 2018.**

**Artículo Tercero.** La presente Resolución rige a partir del **01 de febrero de 2019** y deroga la resolución 01145 de abril 27 de 2018 y demás disposiciones que le sean contrarias.

# REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA

---

## Artículo Tercero Transitorio.

- (a) Los explotadores de aeropuertos, de aeronaves y demás obligados conforme al RAC 160, dispondrán hasta el 28 de septiembre de 2018, para actualizar sus planes de seguridad, conforme a lo establecido en el reglamento y al Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (b) Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución, los explotadores de aeropuertos adelantarán las adecuaciones a la infraestructura aeroportuaria que sea necesarias para cumplir con los requerimientos arquitectónicos previstos en el RAC 160 y en el Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.
- (c) Los explotadores de aeropuertos, de aeronaves y demás obligados conforme al RAC 160, dispondrán hasta el 26 de agosto de 2018, para adoptar la medida que busca exigir la presentación de la copia del original del Registro Civil de los menores de 0 a 7 años al momento de viajar por modo aéreo en vuelos nacionales.

**Nota:** Artículo Transitorio modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución N°. 01145 del 27 de Abril de 2018. Publicada en el Diario Oficial N° 50.609 del 30 de Mayo de 2018.

**Artículo Cuarto.** La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil adoptará apéndices y adjuntos los cuales se integrarán, según sea pertinente, al RAC 160 o al Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad para la Aviación Civil.