

RESOLUCIÓN NÚMERO 00189 DE 2025

(enero 31)

por la cual se modifica la norma RAC 160 -Seguridad de la Aviación Civil de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), en ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confieren los artículos 1782, 1773, 1787 y 1860 del Código de Comercio, los artículos 47 y 48 inciso segundo de la Ley 105 de 1993, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 2°, artículo 4° numerales 2, 7, 8, 9, 13 y 14 y artículo 8° numerales 5 y 10 del Decreto número 1294 de 2021, y

CONSIDERANDO:

Que la República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que tuvo lugar en Chicago en 1944, aprobado mediante la Ley 12 de 1947 y, como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio y a las normas contenidas en sus Anexos.

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 del mencionado Convenio, los Estados miembros 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 mejore la navegación aérea, para lo cual la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) creada por ese mismo Convenio, adopta y enmienda las normas y métodos recomendados (SARPS) y procedimientos internacionales, contenidos en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, entre ellos el Anexo 17, denominado “Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita”.

Que la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, debidamente facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio, los artículos 47 y 48 de la Ley 105 de 1993 y los artículos 2° y 4° del Decreto número 1294 de 2021, en cumplimiento del mandato contenido en el mencionado artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), con fundamento en los referidos anexos técnicos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago en 1944.

Que, de conformidad con el artículo 2° del Decreto número 1294 de 2021, concordante con el artículo 1782 del Código de Comercio, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional para regular, certificar, vigilar y controlar en materia aeronáutica a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello.

Que, de conformidad con el numeral 14 del artículo 4° del Decreto número 1294 de 2021, concordante con el artículo 1787 del Código de Comercio, la Aerocivil debe adoptar las medidas necesarias relacionados con la salvaguarda de la seguridad en la aviación civil, es decir, en cuanto a la protección de esta contra actos de interferencia ilícita.

Que, de conformidad con los convenios Chicago de 1944, Tokio de 1963, La Haya de 1970, Montreal de 1971, Montreal de 1988 y Montreal de 1991, todos aprobados por la República de Colombia, el Estado Colombiano asumió el compromiso de adoptar medidas que faciliten la prevención y represión de los actos de interferencia ilícita que atenten contra la seguridad de la aviación civil.

Que, de acuerdo con lo previsto en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativo a “Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita”, los Estados Parte deben tener un plan de seguridad para la prevención de actos de interferencia que afecten la seguridad de los pasajeros, tripulaciones, personal de tierra, público en general, aeronaves, infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.

Que el citado Anexo 17 en su Capítulo 4 dispuso que cada Estado contratante adoptará medidas para evitar que se introduzcan a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, por cualquier medio, 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.

Que la Aerocivil, como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio y los artículos 2° y 4° del Decreto número 1294 de 2021, ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), de los cuales hace parte la norma RAC 160 denominada “Seguridad de la aviación civil”.

Que la Aerocivil, con base en las normas antes relacionadas, es la autoridad nacional en materia de seguridad de la aviación civil en la República de Colombia y desarrolla estas funciones en concordancia con las demás autoridades competentes para la consecución de operaciones aéreas y actividades aeroportuarias dentro de un ámbito adecuado de seguridad, con el establecimiento de normas y procedimientos aplicables para la protección de los pasajeros, tripulaciones de aeronaves, personal en tierra y usuarios aeroportuarios en general, así como a las aeronaves, instalaciones y los servicios aeroportuarios complementarios a la aviación, contra actos de interferencia ilícita, en procura de fomentar la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

Que, para mantener la debida uniformidad entre la norma colombiana en materia de seguridad de la aviación civil y los estándares internacionales adoptados al respecto por la OACI, es necesario modificar la norma RAC 160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para armonizar su contenido con las más recientes enmiendas al mencionado Anexo 17, de las cuales, la enmienda número 16 de tal Anexo se refiere, entre otros asuntos, a la incorporación de ciertas disposiciones nuevas y otras revisadas sobre intercambio de información, medidas relativas a los pasajeros y al equipaje de mano, medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos, y a las ciber-amenazas. Por su parte, la enmienda número 17 a dicho Anexo hace referencia a ciertas disposiciones nuevas y otras revisadas sobre verificación de antecedentes, evaluaciones de la vulnerabilidad, intercambio de información entre Estados y partes interesadas, así como la inspección de personas que no son pasajeros, sistemas de certificación y control de acceso, programas de instrucción y sistemas de certificación e inspección del personal. También, la enmienda número 18, por la cual se establece el método recomendado sobre la cultura de la seguridad de la aviación, normas sobre el programa de seguridad de la aviación del explotador de aeronaves, sobre métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega y sobre los elementos esenciales de los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, entre otras disposiciones.

Que, algunas disposiciones relativas a la seguridad de la aviación que hacen parte de este RAC, como son, los adjuntos, anexos y apéndices no se publican por ser documentos de información pública reservada conforme al numeral 2.14 del Anexo 17 de la OACI y el artículo 74 de la Constitución Política de Colombia, se advierte que, esta reserva no exime a los explotadores o terceros obligados de dar estricto cumplimiento a los documentos reservados.

Esta resolución cumplió con la Ley 1437 de 2011 artículo 8° numeral 8, fue publicada en la página web de la Aerocivil en los días 13 de marzo de 2024 al 26 de marzo de 2024 y en los días 1° de noviembre de 2024 al 8 de noviembre de 2024.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modificar la norma RAC 160 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la cual quedará así:

**“RAC 160
SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
CAPÍTULO A
GENERALIDADES**

160.001. Objetivo

- (a) Las normas contenidas en éste RAC y los documentos que lo complementan y desarrollan, tienen como objetivo primordial proteger a los pasajeros, tripulantes, personal en tierra, público en general, usuarios, operaciones de los explotadores de aeronaves en vuelos 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 intensidad de una amenaza;
- (b) Sentar las bases bajo las cuales la Aerocivil, establece, impulsa y controla la implementación de las normas contenidas en este RAC 160 y los documentos en que desarrolla las instrucciones u orientaciones técnicas (adjuntos, anexos y apéndices a este RAC) y procedimientos de obligatorio cumplimiento que deben seguir los operadores y/o explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves y demás responsables de diversos aspectos contenidos en este Reglamento, para garantizar el cumplimiento de las normas, estableciendo y definiendo las responsabilidades a cargo de entidades, organizaciones y personas relacionadas o responsables de aplicar las medidas de seguridad de la aviación civil;
- (c) Permitir una respuesta oportuna y ágil a cualquier amenaza creciente a la seguridad de la aviación.

160.005 definiciones, abreviaturas -siglas y acrónimos

- (a) Las definiciones de este reglamento, constituyen un marco de referencia e interpretación cuyo propósito es facilitar la comprensión y aplicación de los conceptos y directrices contempladas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, las cuales están armonizadas con los términos empleados por la OACI para la descripción de actos, actividades, medios, instalaciones, servicios, medidas y procedimientos relativos a las operaciones aéreas, la planificación de aeródromos y la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Para los propósitos de este Reglamento, las siguientes expresiones tendrán el siguiente significado:

Acto de interferencia ilícita. Actos o tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, entre otros, los siguientes:

- (1) Apoderamiento ilícito de aeronaves;
- (2) Destrucción de una aeronave en servicio;
- (3) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;

- (4) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- (5) Introducción a bordo de una aeronave o en un Aeropuerto de armas o de elementos, o sustancias peligrosas con fines criminales.
- (6) 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;
- (7) Comunicación de información falsa que comprometa 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; Conforme con lo establecido en el Protocolo Nacional de Contingencia, también se considera acto de interferencia ilícita:
 - (i) El Acto de colocar o hacer colocar en una aeronave en servicio por cualquier medio, un artefacto o sustancia capaz de destruir tal aeronave o de causarle daño que la incapacite para el vuelo o que, por su naturaleza, constituya un peligro para la seguridad de la aeronave en vuelo.
 - (ii) El Acto de destruir o dañar las instalaciones o servicios de navegación aérea o perturbar su funcionamiento, si tal acto, por su naturaleza, constituye un peligro para la seguridad de las aeronaves en vuelo.
 - (iii) El Acto de utilizar ilícita e intencionalmente cualquier artefacto, arma, explosivo, sustancia o materia peligrosa para:
 - (A) Ejecutar un acto de violencia contra una persona o varias personas en un aeropuerto al servicio de la aviación civil que cause lesiones graves o la muerte.
 - (B) Destruir o causar graves daños en las instalaciones de un aeropuerto público o en una aeronave que no esté en servicio y se encuentre en el aeropuerto, o perturbe los servicios del aeropuerto.
 - (C) Actos de disrupción, degradación, denegación o destrucción de la infraestructura cibernética, Tecnología de la Información/Tecnología de Operación (TI/TO), asociados al Sistema Nacional del Espacio Aéreo (SINEA), tales como: CNS (Comunicaciones, navegación y Vigilancia), MET (Meteorología), ENE (Energía), instrumentos para la navegación aérea o funcionamiento de las aeronaves en vuelo o en tierra; a través de ataques cibernéticos, que ponga en riesgo la seguridad operacional y de la aviación civil en el territorio Nacional.
 - (D) Actos donde se usa la energía electromagnética para capturar, retener, modificar y o explotar el espectro electromagnético usados para los servicios de navegación aérea (CNS, ENE, MET) asociados al Sistema Nacional del Espacio Aéreo (SINEA), los instrumentos para la navegación aérea o funcionamiento de las aeronaves en vuelo o en tierra, que pongan en riesgo la seguridad operacional y de la aviación civil en el territorio Nacional.
- (8) También se considera acto de interferencia ilícita, aquellos que aun en el grado de tentativa, estén encaminados a la ejecución de los anteriormente relacionados.
- (9) Igualmente, se considera acto de interferencia ilícita, la complicidad o el favorecimiento en la ejecución de los actos relacionados anteriormente.

Nota. – Para el presente documento entiéndase por “*finés criminales*” como la sucesión de actos de violencia ejecutables para infundir terror.

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.

Aerolínea (línea aérea). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público con un permiso de operación vigente o una autorización equivalente de la autoridad nacional pertinente.

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 civil. Aeronave que no está destinada a servicios militares, de aduana ni de policía, es decir, que no pertenece a la aviación de Estado.

Aeronave civil del Estado. Aeronave civil explotada por cualquier entidad estatal, siempre que no esté destinada a servicios militares, de aduana o de policía.

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

Aeronave de pasajeros. Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envió 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 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. Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que, a juicio de la Aerocivil, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

Aeropuerto abierto a la operación pública. Todo aeropuerto público.

Aeropuerto concesionado. Todo aeropuerto (internacional o nacional) público, 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 Aerocivil 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 de la norma 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 proporciona la definición de aeródromo público.

Aerotaxi (taxi aéreo). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, de pasajeros correo o carga, limitada a aeronaves de ala fija con peso bruto máximo de operación de hasta 12.500 Kg o diecinueve asientos excluida la tripulación, como configuración máxima determinada por el fabricante; o de ala rotatoria con peso bruto máximo de operación de hasta 13.500 Kg.

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.

Agente autorizado. Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye cuando lo permita la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

Nota. – Definición adicionada conforme al artículo 1° de la Resolución número 00012 del 5 de enero de 2015, publicada en el **Diario Oficial** número 49.394 del 14 de enero de 2015.

Agente de asistencia en tierra o Servicios de escala en aeropuerto. Persona (Natural o Jurídica) que representa a una aerolínea en 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 de tránsito y demás facilidades de asistencia requeridas por los explotadores de aeronaves.

Amenaza. Probabilidad o posibilidad de que se intente un acto de interferencia ilícita, sobre la base de las intenciones y capacidades del adversario de atacar un objetivo específico, pero sin tener en cuenta las medidas de seguridad en vigor.

Amenaza Cibernética. Aparición de una situación potencial o actual donde un agente tiene la capacidad de generar una agresión cibernética contra la población, el territorio y la organización.

Nota. – Se entenderá que Amenaza Cibernética es equivalente a ciber-amenazas.

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.

Ambulancia aérea. Referido al servicio con aeronave destinada y equipada para el traslado por vía aérea, de personas que padecen lesiones orgánicas o enfermedades cuyas condiciones normalmente les impiden ser transportadas en aeronaves de transporte público, contando con personal médico y auxiliar capacitado.

Aprobado. Aceptado por la Aerocivil o por un Estado contratante de la OACI por ser idóneo para un fin determinado.

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; esta 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 mantenimiento de aeronaves. Todo espacio en tierra y las instalaciones previstas para el mantenimiento de la aeronave, incluye: plataformas, hangares, edificios,

talleres, parqueos de vehículos y caminos asociados con ellos; normalmente, se designa como área de seguridad restringida.

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

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

Área restringida: Área del aeropuerto que está compuesta por los edificios e instalaciones exclusivas a aquellas personas, mercancías y/o vehículos que dispongan de autorización otorgada por el explotador del aeropuerto que habilite su ingreso.

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

Arma blanca. 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:

- (1) Punzantes.
- (2) Cortantes (incisas).
- (3) Corto punzantes.
- (4) 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 número 2535 de 1993, y de todas aquellas normas que lo modifique, complemente y/o sustituya.

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.

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 (IED). 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, por ejemplo: 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 la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones o del público.

Ataque Cibernético. Acción organizada o premeditada de uno o más agentes para causar daño o problemas a un sistema o activo a través del Ciberespacio, generando disrupción, degradación, denegación o destrucción de este.

Ataque Electrónico. Acción encaminada al uso de energía electromagnética para controlar (capturar, retener y explotar) el espectro electromagnético, buscando un efecto adverso en su normal y correcto operar.

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 Aerocivil es la autoridad aeronáutica, aeroportuaria y de seguridad de la aviación civil en la República de Colombia y le corresponde designar las áreas y los servidores públicos que serán responsables del diseño, aplicación y verificación del cumplimiento de las disposiciones contenidas en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen en los diferentes aeropuertos públicos del país.

Nota. – La estructura y funciones de la Aerocivil- como autoridad aeronáutica de la República de Colombia, se encuentran definidas en el Decreto número 1294 de 2021 o el que lo complemente, modifique o sustituya.

Autoridades en el aeropuerto. Además de la Aerocivil, 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 a: 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. 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 debidamente licenciados. 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 de vuelo, deportiva, civil del Estado y experimental.

Aviso de bomba. Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, pueden estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

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

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.

Cachear. Registro a personas y bienes que, en Colombia, se ejecutan conforme al art. 159 del Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

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. Conjunto de procedimientos de seguridad interrelacionados que se aplican a un envío de carga, mercancías, provisiones, suministros de vuelo, paquetes o mensajería y correo para mantener su integridad, desde el punto en que se hace la inspección o se aplican controles de seguridad, hasta que el mismo llegue al aeropuerto, de destino, 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 se debe estar informado de 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. Carga o correo que, según información de inteligencia oficial específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

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 Aerocivil como autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, a una persona que 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 Aerocivil a sus Servidores Públicos que ejecutan funciones de vigilancia (safety–seguridad operacional / security–seguridad de la aviación civil) en cualquier área y como tal, los faculta para ingresar a las empresas, establecimientos, instalaciones aeronáuticas o instalaciones aeroportuarias únicamente cuando se encuentren en ejercicio de las funciones de vigilancia.

El certificado de inspector de la aviación civil será expedido por la autoridad aeronáutica, previa presentación de la certificación de las funciones que desempeña el titular del certificado, emitida por la Dirección de Gestión Humana de la Aerocivil y/o quien haga sus veces en la Aerocivil.

Certificado de investigador de accidentes. Documento aeronáutico expedido por la Aerocivil a sus Servidores Públicos o Contratistas que ejecuten funciones o cumplan obligaciones relacionadas con las actividades de investigación de accidentes (investigadores y personal que apoya directamente a la investigación) el cual los identifica, acredita y faculta para su ingreso a instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas, de prestadores de servicios aeronáuticos y dependencias de explotadores, así como al lugar del evento y al material que sirva al proceso investigativo, solamente en ejercicio de funciones o actividades de investigación de accidentes e incidentes aéreos, conforme al Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional y RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o norma que lo sustituya.

El Certificado de Investigador de Accidentes será expedido por la autoridad aeronáutica, previa certificación de funciones, obligaciones o actividades que desempeñe el titular del certificado, emitida por la Dirección de Gestión Humana de la Aerocivil y/o quien haga sus veces.

Nota. – El Certificado de Investigador de Accidentes se podrá emitir de manera limitada y temporal a solicitud de la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes y/o quien haga sus veces, a los Representantes Acreditados de otros Estados, a los Asesores de dichos Representantes, a otros expertos, o a observadores que participen en una investigación, conforme con lo dispuesto en el Anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional y en el RAC 114 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o norma que lo sustituya.

Ciberseguridad: Conjunto de tecnologías, controles, medidas, procesos y prácticas diseñados para proteger la confidencialidad, integridad, disponibilidad y protección general de sistemas, redes, programas, dispositivos, información y datos contra ataques, daños, acceso, uso y/o explotación no autorizados

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 estas.

Nota. – En Colombia, el control de estupefacientes lo ejerce la Policía Nacional.

Control aduanero. Comprende una serie de medidas aplicables con el fin de asegurar el cumplimiento de la normativa de competencia de la Administración Aduanera, empleando los medios tecnológicos, equipos de inspección, técnicas de gestión de riesgo, intercambio de información entre las administraciones aduaneras y con otros organismos oficiales.

Los controles aduaneros podrán consistir, entre otros, en examinar las mercancías, tomar muestras, verificar los datos contenidos en las declaraciones aduaneras y la existencia y autenticidad de los documentos soporte, así como revisar la contabilidad y demás registros de los Usuarios Aduaneros, inspeccionar los medios de transporte y las mercancías y equipajes que transporten las personas y realizar investigaciones y otros actos similares (Decreto número 1165 de 2019 y de todas aquellas normas que lleguen a modificarlo, complementarlo y/o sustituirlo).

Control de seguridad de la aviación civil. Conjunto de medidas, procedimientos y técnicas aplicadas por un aeropuerto o explotador de aeronaves u otra parte interesada conforme al RAC 160 a quien le competa, 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 para 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 de 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 zoonosario 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 zoonosario y fitosanitario del país.

Nota. – En la República de Colombia el Instituto Colombiano Agropecuario ICA es la institución oficial responsable de emitir los conceptos y certificados del estado sanitario y fitosanitario para las importaciones y exportaciones de productos agropecuarios, para facilitar el comercio internacional de los productos del agro colombiano mediante la certificación sanitaria y fitosanitaria de los mismos y de la emisión de conceptos técnicos, previo el cumplimiento de los requisitos previstos en la normatividad vigente. Al tiempo, realiza el control zoonosario 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.

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

Cultura de la seguridad. Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.

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.

Detección del comportamiento. En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

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.

Diligencia judicial. Procedimiento mediante el cual un funcionario competente (funcionario judicial o con funciones judiciales) lleva a cabo un acto procesal trascendental y de gran sustanciación dentro de una litis (pleito o conflicto judicial), es asentado a través de un acta, redactada por el funcionario que tiene por objeto dejar constancia del acto).

Documento de identidad. Documento utilizado para identificar a su titular y expedidor, que puede contener datos requeridos para el uso previsto del documento.

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.

Documento de viaje de lectura mecánica (MRTD). Documento oficial, conforme a las especificaciones del Doc. 9303 -Documentos de viaje de lectura mecánica, expedido por un Estado u organización que el titular emplea en viajes internacionales (p. ej., MRP, MRV, MROTD) y que contiene datos visuales (lectura ocular) obligatorios y un resumen de datos obligatorio por separado en formato capaz de leerse mecánicamente.

Documento de viaje de lectura mecánica electrónico (eMRTD). MRTD (pasaporte, visado o tarjeta) que incorpora un circuito integrado sin contacto, así como la capacidad de emplearse para identificación biométrica del titular del MRTD con arreglo a las normas especificadas en la Parte pertinente del Doc. 9303 - Documentos de viaje de lectura mecánica.

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). Simular un acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse que el Plan de contingencia es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias por contingencia.

Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave, personas o cosas, con el 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.

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. Equipajes de grandes dimensiones con mucho peso o formas poco usuales que no puede ser procesado por medio del sistema para el equipaje corriente, este equipaje puede ser sometido a la inspección de rayos X usando equipo con una apertura de túnel más amplia; sin embargo, los objetos que no pueden ser inspeccionados por rayos X deben ser objeto de un registro manual u otro método.

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 estos 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 donde está matriculada la aeronave.

Nota. – Ver también la definición en el Anexo 6 de la OACI.

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

Explotador (de aeronave). Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización -diferente del fletamento- mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso, inscrita

como tal, en el correspondiente registro aeronáutico. Persona organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

De acuerdo con la ley y los reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

Evaluación de vulnerabilidades. Valoración de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita.

Facilitación. Conjunto de medidas adoptadas para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves y para evitar todo retardo innecesario a las mismas, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, aduana y despacho conforme a lo establecido en el Art. 22 de la Convención de Chicago y del Anexo 9 a la mencionada Convención. Estas medidas consisten en ausencia de trabas administrativas, agilidad y automatización de formalidades imprescindibles.

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

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

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.

Handling. Ver servicios de escala en aeropuerto.

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 (sensible) relacionada con la seguridad de la aviación civil. 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 (Documento OACI 9284) y deben transportarse de conformidad con estas instrucciones y las contenidas en el RAC 175 – Lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.

Inspección manual a personas. Consiste en un examen del cuerpo y de la ropa, que se lleva a cabo pasando las manos por sobre el cuerpo hasta dónde llega la prenda y la ropa de un modo sistemático. Solamente podrá ser practicada por personal del mismo género que el de la persona a inspeccionar, salvo cuando la persona autoriza que sea practicada por operador de seguridad del género opuesto.

Inspección de seguridad. Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

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

Instalaciones de despacho fuera del aeropuerto. Terminal de transporte de pasajeros o de carga en un centro de población urbano en el que 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.

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.

No pasajero. En el contexto específico de la seguridad de la aviación civil y sus controles de acceso, es quien ingresa a un área restringida de un aeropuerto, instalación o establecimiento aeronáutico, sin que vaya a ser transportado en aeronave comercial; se

incluye población aeroportuaria, empleados del aeropuerto, de los explotadores aéreos, de los tenedores de espacio a cualquier título, de las autoridades, tripulaciones, ocupantes de aeronaves de aviación general; todo a quien se le haya autorizado a ingresar a las áreas restringidas.

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.

Operador de transporte aéreo. Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros, correo o carga.

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.

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 Transportes, la Dirección General Marítima y Portuaria o la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), 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, de los terrenos y de los edificios adyacentes o las partes de estos, cuyo acceso está controlado.

Nota. – Parte aeronáutica es equivalente a zonas de la parte aeronáutica.

Partes interesadas. Persona u organización, departamentos, agencias 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 implementación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, citados en el RAC 160.105.

Parte pública. Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de estos, que no son parte aeronáutica, identificada como tal por los Estados y las entidades pertinentes en sus programas de seguridad.

Pasa bordo / 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 pasa bordo debe contener como mínimo la siguiente información:

- (1) fecha,
- (2) nombre del pasajero,
- (3) ruta (origen / destino),
- (4) nombre de la empresa explotadora de aeronave y número de vuelo,
- (5) número de pasabordo.

Pasajero. En el contexto específico de la seguridad de la aviación civil y sus controles de acceso, es quien ingresa a un área restringida para abordar una aeronave comercial en la que se transportará en virtud de un contrato de transporte aéreo.

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.

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

Pasajeros y equipajes de transferencia. Pasajeros y equipajes que efectúan enlace directo en un aeropuerto, entre dos vuelos y aeronaves diferentes.

Nota. – Pasajeros y equipaje de transferencia es equivalente a pasajeros y equipaje de transbordo.

Permiso de ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas. Documento expedido por 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.

Persona. Para efecto de este RAC y los documentos que los desarrollan o complementan, se refiere tanto a pasajero, como a no pasajero.

Persona en condición de discapacidad. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), limitación mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que se encuentre que sea un impedimento para el uso de los transportes, y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de la 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: Aquella que conforme a la Ley 975 de 2005 y al banco terminológico de la agencia colombiana para la reintegración, por decisión individual abandone voluntariamente sus actividades como miembro de organizaciones armadas al margen de la ley y se entregue a la Autoridad de la República para un proceso de reintegración mediante el cual adquiere un *estatus* civil.

Nota. – La aplicabilidad de la definición para fines de seguridad de la aviación civil, debe estar circunscrita a la Constitución y a la ley vigente.

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.

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:

- (1) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Comunicación de información que se sabe que es probadamente inconsistente, poniendo en peligro, la seguridad operacional de una aeronave en vuelo, y
- (5) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.

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 regreso por el explotador de aeronaves en que se transportaron con destino al Estado del cual sean nacionales, o al último lugar desde donde provengan, o a cualquier otro Estado en que sean admisibles.

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 que incluye medidas y procedimientos extraordinarios que aborden varios niveles de amenazas, evaluaciones de riesgos de seguridad de la aviación y las medidas de seguridad asociadas que se implementarán, diseñado para anticipar y mitigar eventos, así como preparar a todas las partes interesadas que tengan roles y responsabilidades en caso de un acto real de interferencia. Igualmente establece medidas de seguridad incrementales, extraordinarias que pueden elevarse a medida que aumenta la amenaza. Puede ser un plan independiente o incluido como parte del plan de seguridad. Este plan es de carácter restringido, para conocimiento exclusivo de las entidades responsables y en esas entidades, por quienes deban participar en su activación o desarrollo.

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 un determinado vuelo.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - RAC 160 (PNSAC). Documento que contiene las medidas escritas establecidas por la Aerocivil 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 Aerocivil 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 de seguridad de la aviación, encaminado al mejoramiento continuo de la seguridad de la aviación civil.

Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. Documento que desarrolla el RAC 160 y entre otros aspectos establece los parámetros mínimos requeridos por la Aerocivil para asegurar que las medidas de seguridad de la aviación civil, se apliquen por el personal que ha sido sometido a procedimientos adecuados de contratación, instrucción y certificación con el fin que puedan realizar sus funciones de manera uniforme y estandarizada.

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

Proyección de imagen de amenaza. Soporte lógico (programa de software) aprobado por la autoridad competente que puede instalarse en algunos equipos de rayos X. El programa proyecta imágenes virtuales de objetos amenazantes (p. ej., 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. 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 "Zulu". Punto a, 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 o punto de control. Sitio de control de la seguridad de la aviación civil para el acceso, permanencia o circulación de personas o vehículos a y en 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.

Puesto o punto de inspección - (filtro). Lugar en donde se realiza la inspección. (Véase definición de inspección).

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.

Realeza. Miembros con títulos legales reales reconocidos de un sistema monárquico.

Recursos e instalaciones auxiliares de AVSEC. Áreas necesarias para los servicios y procedimientos de seguridad, incluido el equipamiento de apoyo para su operación.

Nota. – Las instalaciones y su equipamiento se encuentran establecidas en el adjunto correspondiente a infraestructura.

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

Servicios de escala en aeropuerto (Handling). 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 detección de explosivos (EDS). Sistema tecnológico o combinación de diferentes tecnologías con capacidad de detectar, y así indicarlo por medio de una alarma, material explosivo contenido en el equipaje, independientemente del material del cual está fabricado el bulto.

Sistema de identificación. Conjunto de documentos, equipos, plataformas (software) y procedimientos de control sobre la expedición y uso de estos, 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 necesitan 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.

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.

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

Sustancia explosiva. Una sustancia sólida o líquida (o una mezcla de sustancias) que por sí misma, es capaz por reacción química, de producir gas a tal temperatura y presión y a una velocidad tal que cause daños a los alrededores. Se incluyen sustancias pirotécnicas incluso cuando no desprenden gases. No se incluye una sustancia que no es en sí misma un explosivo pero que puede formar 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.

Tenedor de Espacio. Parte interesada a cualquier título, propietario, comodatario, arrendatario, operador de infraestructura aeronáutica o predio colindante con autorización para uso aeronáutico o aeroportuario u otro, cuyas áreas o instalaciones puedan servir de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas.

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 en servicios especializados tales como: aviación agrícola aerofotografía, aerofotogrametría, geología, sismografía, construcción, búsqueda y rescate, 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 Aerocivil, 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.

Verificación de antecedentes. Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes judiciales, y cualquier otra información relacionada con

la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional.

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. Controles visuales o controles de seguridad con apoyo tecnológico, realizados por el personal de seguridad para detectar signos de interferencia, en particular la manipulación de sellos, hurto y la introducción de dispositivos, artículos o sustancias potencialmente peligrosas las verificaciones deben realizarse en el primer punto de entrada a la parte aeronáutica en todos los suministros de LAG y STEB para establecer que han sido protegidos, que no hay evidencia o sospecha de manipulación y que la documentación necesaria está en orden.

Zona de carga. Todo el espacio y las instalaciones en tierra proporcionadas para la manipulación de la carga, incluyendo: Las plataformas, edificios, almacenes de carga, estacionamientos de vehículos y caminos utilizados para 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 influencia. Para efecto del RAC 160, refiere a 9 kilómetros a partir del centro del aeropuerto.

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 o área 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.

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.

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.

Nota. - Para cualquier definición que no figure en este reglamento, se considerarán las establecidas en el RAC 1 y el Documento OACI 9713 – Vocabulario de aviación civil internacional.

(b) **Abreviaturas.** Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas, siglas y acrónimos.

AAC	Autoridad de Aviación Civil de un Estado Parte en el Convenio sobre Aviación Civil internacional, hecho en Chicago en 1944, diferente a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil).
ATC	Control de Tránsito Aéreo (por su sigla en inglés, <i>air traffic control</i>)
ATS	Servicios de Tránsito Aéreo (por su sigla en inglés, <i>air traffic services</i>)
AVSEC	Seguridad de Aviación Civil (por su sigla en inglés, <i>aviation security</i>).
CFA	Comité de Facilitación de Aeropuerto.
CISAC	Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil.
COE	Centro de Operaciones de Emergencia.
COMAIL	Correo de una empresa aérea.
COMAT	Material de una empresa aérea.
CSA	Comité de Seguridad de Aeropuerto.
DASAC	Dirección de Autoridad a la Seguridad de Aviación Civil.
EDS	Sistema de Detección de Explosivos.
ETD	Detección de Trazas de Explosivos.
FAL	Facilitación.
LAG	Líquidos, aerosoles y geles.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
OJT	Entrenamiento en el Puesto de Trabajo (por su sigla en inglés, <i>on the job training</i>).
PCA	Plan de contingencia de aeropuerto.
PNCC	Programa Nacional de Control de la Calidad de la Seguridad de la Aviación civil.
PNISAC	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
PON	Procedimientos Operativos Normalizados.
PSA	Programa de Seguridad de Aeropuerto.
PSE	Programa de Seguridad de Explotador de Aeronaves.
RAC	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
SARPS	Normas y métodos recomendados.
SeMS	Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (por su sigla en inglés, <i>Security Management System</i>).
STEB	Bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida.
TIP	Proyección de imágenes de amenaza.

Aerocivil	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad pública que, en la República de Colombia, desarrolla las funciones de autoridad aeronáutica y aeroportuaria.
USAP	Programa de Auditoría de la Seguridad Universal de la OACI – Auditoría del programa universal de la Seguridad Aérea.
VIP	Persona muy importante.
ZSR	Zona de seguridad restringida.

CAPÍTULO B

PRINCIPIOS, OBLIGATORIEDAD y APLICABILIDAD

160.100 Principios de la seguridad de la aviación civil

- 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.
- La adopción y aplicación de medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil, debe asegurar la más alta prioridad en la toma de decisiones relacionadas con ella, igualmente:
 - Prevalecerá la seguridad, la regularidad y la eficacia del transporte aéreo.
 - 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 estos.
 - 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 salvaguarda de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
 - Se propenderá por una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.
 - Se protegerá apropiadamente la información delicada de seguridad de la aviación civil.
 - Que las partes interesadas conforme con la sección 160.105 deberían considerar el uso de equipos de seguridad avanzados cuando se invierta en nuevo equipamiento a fin de alcanzar los objetivos de seguridad de la aviación civil.
 - Se asegurará que las partes interesadas conforme con la sección 160.105 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.
 - Las medidas de seguridad que se apliquen serán proporcionales con la amenaza presentada.

160.105 Obligatoriedad

- 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, entre otros), las empresas vinculadas al sector aeronáutico, así como los propietarios, arrendatarios, 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.
- 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 Aerocivil por su cumplimiento.
- En aeródromos o aeropuertos públicos con operación comercial regular o no regular, de propiedad o administrados por entes territoriales o por la Aerocivil, la responsabilidad por la observancia de este RAC se encuentra en cabeza de la autoridad local propietaria o administradora de este, directamente o a través del administrador o gerente designado, quien responderá por su cumplimiento.
- Los funcionarios de la Aerocivil, los miembros de la Fuerza pública, organismos de seguridad del Estado y demás autoridades en el aeropuerto que presten sus servicios en aeropuertos públicos del país o desarrollen las funciones propias de su cargo en los mismos, estarán en la obligación de cumplir y hacer cumplir las normas establecidas en este RAC.

Nota. – La Constitución Política de Colombia establece en los artículos 216, 217 y 218 que la Fuerza Pública está integrada en forma exclusiva por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, y que las Fuerzas Militares están constituidas por el Ejército, la Armada, y la Fuerza Aérea, quienes tendrán como finalidad primordial la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional y que la Policía Nacional es un cuerpo armado permanente de naturaleza civil a cargo de la Nación,

cuyo fin primordial es 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.

160.110 Campo de aplicación

- (a) Conforme con lo previsto en el artículo 1773 del Código de Comercio, se establece que la parte II, rige todas las actividades de aeronáutica civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno:
- (1) Las normas contenidas en el RAC 160 aplican a todas las personas nacionales o extranjeras indicadas en la sección 160.105 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.
- (2) Las medidas ordinarias diseñadas para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita se aplican a todas las operaciones comerciales regulares nacionales y se podrán incrementar, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades locales competentes para ser posteriormente analizadas al interior de la CISAC.
- (3) Las normas contenidas en el RAC 160, de obligatorio cumplimiento, 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.

160.115 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.
- (b) La facilitación del transporte aéreo en Colombia se regula conforme con lo previsto en el RAC 209.
- (1) La Aerocivil, 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.

Nota. - *Las normas de facilitación aplicables a la entrada y salida de personas y su equipaje, de carga y otros artículos, personas no Admisibles y Deportadas, instalaciones y servicios para el tráfico en los aeropuertos, se regulan en el RAC 209.*

160.120 Facilitación y aplicación de los controles de las autoridades del Estado en los aeropuertos públicos

- (a) 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 controles aduaneros, medioambientales, migratorios, policivos en cualquier especialidad, de salud pública, zoonosanitario 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 y para ello, en la aplicación de sus controles:
- (1) Armonizarán sus medidas y procedimientos conforme con los estándares internacionales establecidos por la OACI para la aviación civil;
- (2) Se asegurarán de que sus medidas y procedimientos no impacten adversamente la dinámica propia de la aviación civil;
- (3) Asegurarán equilibrio entre sus controles y los principios de facilitación de que trata el RAC 209.
- (b) El apoyo a la seguridad de la aviación civil y a la facilitación por parte de las autoridades mencionadas en esta sección, se orientarán de ser necesario, mediante convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento entre la Aerocivil, la correspondiente autoridad, y/o los explotadores o concesionarios de aeropuertos o aeronaves, en atención a sus respectivas competencias y responsabilidades.

160.125 Aplicación de procedimientos policiales

- (a) 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 estos no afecten adver-

samente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles de seguridad y los principios de la facilitación.

- (1) Se orientará el apoyo a la seguridad de la aviación civil, acorde con sus competencias y convenios interadministrativos u otros convenios que celebren con la Aerocivil, el explotador de aeronaves, el concesionario, o el aeropuerto.

160.130 Aplicación de procedimientos migratorios

- (a) 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 con esta 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 la facilitación.

160.135 Aplicación de procedimientos de impuestos y aduanas

- (a) 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 esta 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 la facilitación.

160.140 Aplicación de procedimientos fito-zoosanitarios

- (a) 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 esta autoridad lo pertinente a la aplicación en el respectivo aeropuerto, de las 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; propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de la facilitación.

160.145 Aplicación de procedimientos de las Fuerzas Militares

- (a) Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea de Colombia), los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán lo pertinente a 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 la facilitación.

CAPÍTULO C

AUTORIDADES Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

160.200 Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación civil (CISAC)

- (a) Conforme con su competencia, composición y funciones contenidas en los Decretos número 1400 de 2002, 2027 de 2013, 1858 de 2019 y demás normas que en el futuro modifiquen o complementen o adicionen, la Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil, formulará las 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 y/o aeroportuaria.

160.205 Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil)

- (a) De conformidad con el artículo 2° (i) del Decreto número 1294 de 2021, la Aerocivil es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y coordinará con la aviación de Estado todo lo necesario para gestionar la seguridad de la aviación civil, para lo cual:

Nota. - *El Decreto número 1294 de 2021, o el que lo complementa, modifique o sustituya, establece dentro de su estructura y organización Capítulo II en el artículo 24 que “la Dirección de Autoridad a la Seguridad de Aviación Civil, ejerce la siguiente función Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) a los proveedores de servicios a la aviación civil (PSAC) objeto de vigilancia a su cargo de acuerdo con las normas y disposiciones vigentes en materia de seguridad de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y facilitación, incluyendo bioseguridad.”*

- (1) En desarrollo del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Aerocivil, con base en su facultad legal de expedir los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), asigna a la Dirección de Autoridad a la Seguridad de la Aviación Civil adscrita a la Secretaría de Autoridad Aeronáutica, o la dependencia que en el futuro las sustituya o reemplace, la responsabilidad en la preparación, ejecución, y mantenimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y asimismo, la vigilancia en el cumplimiento de la normatividad técnica en las actividades de seguridad de la aviación civil y ha

notificado de esta designación, a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- (2) Elabora, ejecuta y mantiene por escrito, el Programa nacional de seguridad de la aviación civil y desarrolla normas, métodos y procedimientos recomendados por la OACI garantizando la seguridad, la regularidad, la eficiencia y la eficacia de los vuelos, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
- (3) Implementa las políticas y estrategias aprobadas por la Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil.
- (4) Pacta convenios interinstitucionales y memorandos de entendimiento necesarios para el fortalecimiento de los sistemas de seguridad de los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas.
- (5) Designa inspectores de seguridad de la aviación civil para la vigilancia y control de calidad de la seguridad de la aviación civil a todas las partes interesadas conforme a RAC 160.105.
- (6) Como autoridad aeronáutica y de seguridad de la aviación civil en República de Colombia, procura en todo momento, asegurar la adecuada aplicación de las normas y métodos recomendados contemplados en el Anexo 17 y las normas de seguridad de aviación civil contenidos en otros Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, los convenios internacionales de seguridad de aviación civil ratificados por el Estado Colombiano y demás normas aplicables en el ámbito aeroportuario nacional, observando en la medida de lo posible, las previsiones y orientaciones del "Manual de Seguridad para la protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia ilícita" (Documento 8973 de la Organización de Aviación Civil Internacional.)
- (7) Adopta las medidas que sean necesarias para que estén disponibles los recursos financieros e instalaciones auxiliares necesarias, para la elaboración del RAC 160 y demás documentos que lo desarrollen, para la instrucción del personal de inspectores de seguridad de la aviación civil, para las actividades de control de calidad y para la resolución de deficiencias en seguridad de la aviación civil.

160.210 Dependencia con funciones en seguridad de la aviación civil

- (a) La Dirección de Autoridad a la Seguridad de Aviación Civil y/o la dependencia que llegare a asumir sus funciones:
 - (1) Propone, mantiene y ejecuta actualizaciones del RAC 160 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, eficiencia y eficacia de los vuelos.
 - (2) Orienta la elaboración de los planes de seguridad y demás documentos que desarrollen el RAC 160.
 - (3) 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.
 - (4) Acredita inspectores de seguridad de la aviación civil para la vigilancia y control de calidad de la seguridad de la aviación civil a todas las partes interesadas conforme al RAC 160.105.
 - (5) Lleva a cabo auditorías, inspecciones y pruebas de seguridad a los sistemas de seguridad de la aviación civil tendientes a verificar el cumplimiento del RAC 160, conforme al PNCC determinando las prioridades y la frecuencia de las actividades de control de calidad en función de la evaluación del riesgo.
 - (6) Elabora y actualiza los documentos de orientación e instrucciones técnicas (adjuntos, apéndices y otros documentos de obligatorio cumplimiento) y las reglamentarias que sean necesarias para que las partes interesadas indicadas en la sección 160.105 cumplan con las obligaciones en materia de seguridad de la aviación civil.
 - (7) Actúa como órgano consultor y orientador en materia de seguridad de la aviación civil.
 - (8) 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 con los resultados de esta evaluación.
 - (9) Recibe, de las partes interesadas, compila y analiza la información sobre amenazas, incidentes, actos de interferencia ilícita, y demás información que considere relevante.
 - (10) En la medida de lo posible, contribuye 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.
 - (11) Proyecta y elabora informes sobre los actos de interferencia ilícita que afecten la aviación civil para firma del Director General de la Aerocivil y ser presentados a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

- (12) Diseña y mantiene el banco de datos y estadísticas sobre actos de interferencias ilícitas ocurridas en Colombia, y a ella reportados.
- (13) Diseña, aplica y actualiza el Programa Nacional de Control de Calidad en Seguridad de la Aviación Civil y demás documentos que desarrollan el RAC 160.
- (14) Propende porque las partes interesadas conforme a la sección 160.105, apliquen las medidas de seguridad que se establezcan en sus planes de seguridad y/o el Plan de mitigación de riesgo.
- (15) Define y asigna tareas y coordina las actividades con los órganos de seguridad del Estado, 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 implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (16) En coordinación con las Entidades miembro de la CISAC, se asegura que, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales y locales competentes, se implementen medidas en tierra o procedimientos apropiados para mitigar los posibles ataques con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.
- (17) Evaluará constantemente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en Colombia y en su espacio aéreo y, en consecuencia, ajusta el RAC 160 - Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, en los aspectos pertinentes cuando sea del caso, basándose en la evaluación de riesgos de seguridad de la aviación, realizada en coordinación con las autoridades nacionales pertinentes, conforme a los Apéndices y Adjuntos que correspondan, en donde se establecerá la periodicidad ordinaria.
- (18) Establece 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 y niveles de amenazas, para desarrollar la respuesta adecuada a cada uno de esos niveles y las condiciones de seguridad aeroportuaria que inciden en la probabilidad de que se materialice una de las amenazas.
- (19) Establecerá e implementará procedimiento para compartir con los aeropuertos, explotadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo, autoridades competentes u otras entidades interesadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones, de acuerdo con los apéndices y adjuntos que correspondan.
- (20) En su calidad de secretaria técnica de la CISAC, coordinará, al interior de la Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil, las actividades en materia de seguridad de la aviación civil entre las diferentes autoridades que la conforman, involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del RAC 160.
- (21) Adoptará las medidas que sean necesarias para asegurar la formulación, actualización y ejecución de un Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil (PNISAC), para todo el personal que participa o es responsable 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 PIN-SAC se ajusten a los requerimientos establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Este PNISAC estará diseñado para garantizar la eficacia del RAC 160.
- (22) Adoptará las medidas que sean necesarias para la elaboración e implementación de un sistema de certificación que asegure que los instructores estén calificados en las disciplinas del caso en concordancia con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (23) Verificará que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto público con operación comercial regular.
- (24) 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 y partes 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.
- (25) 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 de todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción periódica, inicial y recurrente de concientización en seguridad de la aviación civil, mínimo, como requisito para la expedición/reexpedición de permisos aeroportuarios.
- (26) Establecerá la política para la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil.

- (27) Establecerá las medidas y procedimientos para proteger apropiadamente la información de seguridad de la aviación civil que genere o gestione e impartirá instrucciones al respecto a las partes interesadas que les competa igualmente para proteger información.
- (28) Analiza y trata los pedidos de otros Estados contratantes para que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados.
- (29) Asegurará que las partes interesadas conforme a la sección 160.105 establezcan procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado y los objetos sospechosos de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales en lo de su competencia.
- (30) Certifica las personas que llevan a cabo operaciones de inspección, en concordancia con los requisitos establecidos en el PNISAC.
- (31) La Aerocivil se asegurará de que se empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega para los explotadores de aéreos con operación comercial regular internacional.

CAPÍTULO D

OPERACIONES DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL EN UN AEROPUERTO

160.300 Responsabilidad de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto

- (a) El Gerente, Administrador de un aeropuerto o Gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular es responsable por la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto, por la seguridad de sus áreas, instalaciones propias, arrendadas o en su tenencia a cualquier título, así como por la seguridad de sus bienes muebles, en consecuencia, debe asegurarse de adoptar las medidas, procedimientos y acciones que sean necesarias para cumplir con su responsabilidad, 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
 - (b) El gerente, administrador de un aeropuerto o gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, debe 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 que opere o explote, que se encargue de coordinar 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.
 - (1) Independientemente que se asignen otras personas para que se encarguen de las tareas operativas en cada aeropuerto, el gerente, administrador de un aeropuerto o gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, es el responsable ante la Aerocivil.
 - (2) 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.
 - (c) En el caso en que un explotador o concesionario aeroportuario tenga a 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.
 - (d) Conforme con lo previsto en este RAC, el gerente, administrador de un aeropuerto o gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, por sí mismo o por intermedio de la persona a quien designe para la operación de seguridad de la aviación civil en un aeropuerto, debe desempeñar unas funciones específicas mínimas, las cuales se describen a continuación.
 - (1) Establecer por escrito en idioma español (castellano) un plan de seguridad de aeropuerto (PSA), asegurarse de que cumple con lo previsto en este RAC y los apéndices y adjuntos que corresponda, que se encuentre actualizado en todo momento, aplicar, cumplir y hacer cumplir ese PSA.
 - (2) Presentar y obtener la aprobación de su PSA y las actualizaciones por parte de la Aerocivil.
 - (3) Asegurarse de cumplir y hacer cumplir lo previsto en el RAC 160 y en su PSA, adelantando las inspecciones, pruebas de seguridad y demás actividades de control de calidad de seguridad de la aviación civil que le competan y que sean pertinentes de forma continuada.
 - (4) 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.
- (5) Establecer 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, entre ellas, garantizar la separación física de las áreas en que se desarrollan las obras y las áreas de seguridad restringida.
 - (6) Garantizar la seguridad de ayudas y servicios a la navegación aérea que estén dentro del cerramiento del aeropuerto o en su zona de influencia y que sirvan o apoyen la operación del aeropuerto.
 - (7) 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 los apéndices y adjuntos que le correspondan.
 - (8) Mantener e implementar el Plan de control de calidad, el Plan de contingencia y el Plan de instrucción del aeropuerto y demás documentos que se prevean para desarrollo de estos, documentos que obrarán como apéndices del PSA y se desarrollarán conforme lo establecen los documentos correspondientes que desarrollan este RAC.
 - (9) Acatar e implementar las recomendaciones o requerimientos realizados por la CISAC o la Aerocivil y suministrar informes, documentación o soportes en el tiempo y modo en que estas se lo requieran.
 - (10) Actuar como punto de contacto del aeropuerto en materia de seguridad de la aviación civil.
 - (11) Mantener enlaces eficaces con otras dependencias del aeropuerto y autoridades.
 - (12) Mantener enlaces con explotadores de aeronaves y demás personas (naturales o jurídicas) que operen o presten servicios en o desde el aeropuerto.
 - (13) 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.
 - (14) 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.
 - (15) Establecer y fomentar una capacidad de respuesta eficaz ante amenazas o incidentes.
 - (16) 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.
 - (17) 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 Aerocivil se lo establezca.
 - (18) Llevar un registro de las armas y artefactos peligrosos descubiertos durante la inspección de pasajeros, no pasajeros, usuarios en general o vehículos conforme al adjunto que le corresponda.
 - (19) Transmitir a la Aerocivil 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 y mitigar el riesgo y prevenir su nueva ocurrencia.
 - (20) Iniciar de forma inmediata las averiguaciones tan pronto como se sepa o sospeche de un acto de interferencia ilícita o de cualquier irregularidad o incidente que se presente e informar a la Aerocivil.
 - (21) Entregar las grabaciones de los CCTV, conforme a la sección 160.1805.
 - (22) Llevar un registro diario (físico o electrónico) de las novedades de seguridad de la aviación civil, manteniendo el sigilo correspondiente que el caso amerite.
 - (23) Asegurar que las actividades desarrolladas por el personal de seguridad de la aviación civil, operación aeroportuario, de salvamento y extinción de incendios o de sanidad, se coordinen desde el punto de vista de la seguridad de la aviación civil.
 - (24) Promover la cultura de la seguridad de la aviación civil en la población aeroportuario.
 - (25) Asegurarse de que las personas responsables de aplicar las medidas de seguridad de la aviación civil y/o de control de calidad de la seguridad de la aviación civil cuenten con la instrucción adecuada y establecida para las labores que desempeñan, conforme con el PNISAC.
 - (26) Presentar a la Aerocivil el cronograma de actividades de AVSEC y los registros de cumplimiento tal como la Aerocivil se los solicite.
 - (27) Realizar y controlar, según corresponda, los resultados de las verificaciones de antecedentes y pruebas de confiabilidad.

- (28) Conocer y comprender las leyes y reglamentos colombianos relativos a los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil.
- (29) Establecer un Comité de Seguridad de Aeropuerto (CSA) de conformidad con los requisitos dispuestos en el RAC 160 y liderar las acciones necesarias para el fortalecimiento de este CSA, así como disponer los recursos logísticos requeridos para su funcionamiento en forma ágil y eficiente.
- (30) Informar al Comité de Seguridad del Aeropuerto, autoridades del aeropuerto, explotadores de aeronaves y a las demás empresas que operen en el aeropuerto sobre las deficiencias en los métodos y sistemas de seguridad y recomendar los procedimientos para corregirlos.
- (31) 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 con lo establecido en el adjunto correspondiente y demás documentos que lo desarrollan.
- (32) Establecer un sistema de identificación de personas y vehículos para controlar el ingreso a las zonas o áreas de seguridad restringida y a las áreas públicas y asimismo para las áreas controladas, cuando así se determine en su PSA.
- (33) Diseñar, expedir y controlar los permisos del sistema de identificación.
- (34) Impedir el acceso no autorizado a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas, a personas y vehículos.
- (35) Inspeccionar y aplicar controles de seguridad a las personas, pasajeros y no pasajeros, así como a los artículos que estos transporten, antes de ingresar a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto.
- (i) En los puntos de control de acceso e inspección a cargo de un aeropuerto con operación internacional, se deben hacer inspecciones manuales o con la implementación de otro método secundario de inspección aleatoria e imprevisible capaz de identificar explosivos, como inspección adicional dirigida a las personas y lo que consigo llevan.
- (36) Inspeccionar 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.
- (37) Verificar 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.
- (38) Verificar los antecedentes de las personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de aviación, conforme con la sección 160.905.
- (39) Supervisar el control que los explotadores de aeronaves aplican a la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves, para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.
- (40) Asegurarse de establecer e implementar los procedimientos de operación normalizados que sean necesarios para cumplir lo establecido en los apéndices y adjuntos que correspondan.
- (41) 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.
- (42) Supervisar y controlar permanentemente la operación de seguridad realizada por las compañías de seguridad y vigilancia contratadas por el aeropuerto para la aplicación de 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 los apéndices y adjuntos correspondientes.
- (43) Asegurar la instrucción inicial, entrenamiento en el puesto de trabajo e instrucción recurrente al personal de seguridad de la aviación civil, a su cargo, así como realizar programas de concientización en seguridad de la aviación civil, de conformidad con la orientación y políticas de instrucción establecidas en el PNI-SAC.
- (44) Como parte de su proceso interno de control de calidad en seguridad de la aviación civil, debe:
- (i) Llevar a cabo inspecciones, pruebas de seguridad (a su propio sistema) y evaluación de vulnerabilidades.
- (ii) Compilar informes sobre cada inspección, prueba de seguridad y evaluación de vulnerabilidades para conocimiento de la Aerocivil y para otras partes interesadas, y
- (iii) Asegurar que las medidas correctivas se adopten de manera ágil, evaluando el grado de efectividad de las mismas.
- (45) Informar, recolectar y recopilar las pruebas sobre infracciones al RAC 160 presuntamente cometidas por las partes interesadas, conforme a la sección 160.105, elementos que deben ser trasladados de inmediato a la Aerocivil con relación.
- (46) 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 y en consonancia con lo previsto en los apéndices y adjuntos correspondientes.
- (47) 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.
- (48) Establecer medidas de seguridad en la parte pública en coordinación con las autoridades presentes en el aeropuerto para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita, conforme al adjunto.
- (49) Se debe asegurar que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, que pueden incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro, conforme al apéndice y el adjunto del RAC 160 que corresponda.

160.305 Plan de seguridad del aeropuerto (PSA)

- (a) La implementación del Plan de seguridad de un aeropuerto público con operación comercial regular tiene por objetivo mantener la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra, el público en general, las ayudas y los servicios a la navegación aérea que sirven al aeropuerto y la infraestructura aeroportuaria en todo lo relacionado con la prevención y reacción ante la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
- (b) El gerente, administrador o gerente de concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, acorde con lo previsto en el apéndice que corresponda, debe elaborar por escrito, en idioma castellano (español), un Plan de seguridad de aeropuerto para aprobación de la Aerocivil, el cual deberá:
- (1) Cumplir 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) Ser de conocimiento del CSA, de todos los explotadores de aeronaves que prestan servicios desde el aeropuerto y demás partes interesadas a nivel aeroportuario; sin embargo, de acuerdo con la política de seguridad del aeropuerto, algunos apartes pueden considerarse de carácter restringido. A esta información, solo deberían tener acceso las personas, organizaciones o entidades que, por razón de sus labores de seguridad, deban conocerlas o aplicarlas.
- (4) Establecer procedimientos de operación normalizados.
- (5) 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 y adjunto al RAC 160 que corresponda y que deben ser desarrollados en su PSA.
- (6) Establecer las áreas o zonas de seguridad restringidas teniendo en cuenta lo establecido en la sección 160.400 (f).
- (c) Los aeropuertos abiertos a la operación pública en los cuales no se tenga operación comercial regular no están obligados a establecer un plan de seguridad de aeropuerto; no obstante, de forma escrita, la Dirección Regional Aeronáutica a la cual pertenezcan presentará información relacionada con la infraestructura junto con los procedimientos mínimos generales que se tengan y que sean aplicables a:
- (1) Control de acceso.
- (2) Seguridad y características del perímetro
- (3) Seguridad de las aeronaves.
- (4) Control de pasajeros y no pasajeros, equipajes y demás objetos de mano.
- (5) Control de equipajes de bodega.
- (6) Control de la carga, el correo y otros artículos.
- (7) La información requerida debe ser presentada a la autoridad en seguridad de la aviación civil en la Aerocivil conforme a la sección 160.210 para su información y acciones pertinentes, quien indicará el tiempo y modo de presentación.

160.310 Actualización (enmienda) del plan de seguridad del aeropuerto (PSA)

- (a) El PSA se debe actualizar 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 Aerocivil lo solicite.
- (b) Cuando la Aerocivil requiera una actualización del PSA, el aeropuerto tendrá que presentarla en el tiempo requerido, para su análisis y aprobación.
- (c) 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 modificada de forma que afecte la operación de seguridad de la aviación civil, el aeropuerto deberá presentar por escrito, pre-

viamente la solicitud a la Aerocivil para el análisis y aprobación, documento al cual antecede la revisión por parte de su CSA.

- (d) En caso de presentarse alguna diferencia entre lo aprobado y el Reglamento Aeronáutico o los documentos que lo desarrollan, prima lo establecido en dichos Reglamentos.

160.315 Comité de seguridad de aeropuerto (CSA)

(a) Sin perjuicio de las competencias y organización interna de cada autoridad inmersa en la operación en todos los aeropuertos públicos con operación comercial regular, el aeropuerto conformará un CSA, el cual servirá de espacio para la coordinación de las medidas y acciones orientadas a cumplir con lo previsto en el RAC 160 y las recomendaciones formuladas por la CISAC.

160.320 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, quien lo podrá coordinar cuando sea necesario.
 - (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.
- (5) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil y/o quien haga sus veces, quien actuará como secretario del Comité.
- (i) 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.

160.325 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:
- (1) El gerente o administrador aeroportuario, o el gerente del concesionario o responsable de seguridad del aeropuerto, quien lo podrá coordinar cuando sea necesario.
 - (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 área donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.
- (4) El jefe de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia en el aeropuerto o su delegado.
- (5) El Director de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) con jurisdicción en las correspondientes instalaciones aeroportuarias o el jefe de la DIAN en el aeropuerto.
- (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 FF. MM., 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 a quién tendrá el derecho al voto y lo informarán de manera formal al secretario del comité para ser incluido en el reglamento interno.

- (10) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, quien actuará como secretario del comité.

- (i) 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.

160.330 Funciones generales del comité de seguridad de aeropuerto

- (a) Son funciones del comité de seguridad de aeropuerto las siguientes:
- (1) Coordinar la aplicación de las normas contenidas en el RAC 160 y velar porque las mismas sean desarrolladas en el PSA.
 - (2) Constatar las medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el PSA.
 - (3) Evaluar en cada sesión del CSA las amenazas y las vulnerabilidades a la seguridad de la aviación civil y recomendar las contramedidas específicas que se estimen pertinentes para contrarrestarlas conforme a los adjuntos correspondientes de este reglamento, información que debe estar consignada en el acta correspondiente.
 - (4) Realizar anualmente, como mínimo, una evaluación de riesgo de seguridad de la aviación civil. Esta evaluación debe tener en cuenta los resultados del análisis que trata el párrafo anterior. Recomendando las contramedidas específicas que se estimen pertinentes. Copia de esta evaluación debe enviarse a la Aerocivil.
 - (5) Recomendar al aeropuerto los ajustes requeridos al PSA para que cumplan con las disposiciones contenidas en este RAC 160.
 - (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, aeronaves y áreas públicas.
 - (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 incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad de la aviación civil.
 - (9) Acatar y ejecutar los requerimientos formulados por la CISAC o la Aerocivil, 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.
 - (12) Revisar las actualizaciones al PSA, antes de ser enviadas a la Aerocivil para su aprobación.
 - (13) Examinar continuamente la eficacia de los controles y procedimientos de seguridad.
 - (14) Coordinar la aplicación de las disposiciones de seguridad de la aviación civil.
 - (15) Analizar 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.

160.335 Reunión del Comité de Seguridad de Aeropuerto

- (a) El Comité de Seguridad de Aeropuerto deberá reunirse de forma ordinaria por convocatoria de su coordinador así:
- (1) Aeropuertos de categoría internacional como mínimo cada tres (3) meses.
 - (2) Aeropuertos de categoría nacional como mínimo cada cuatro (4) meses.
- (b) Se realizarán en forma extraordinaria por convocatoria de su coordinador cuando las circunstancias lo requieran, o por solicitud de dos (2) de sus miembros, o a solicitud de la Aerocivil.
- (c) De las reuniones del Comité, se levantará la respectiva acta, 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, los problemas relacionados con la protección de las acciones realizadas o proyectadas para su adecuada solución junto con sus plazos de cumplimiento propuesto, y la lista de los participantes conforme al modelo presentado en el adjunto correspondiente.
- (d) El Coordinador del Comité debe enviar, dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la realización de la reunión, una copia del acta de cada sesión a la Aerocivil y a los miembros del CSA.

160.340 Medidas relativas a la parte pública de los aeropuertos

- (a) La Aerocivil se asegurará de que el gerente, administrador, gerente de concesionario y/o quien haga sus veces identifiquen en sus planes de seguridad las áreas públicas a su cargo o bajo su tenencia.
- (b) La Aerocivil adoptará las medidas que estime pertinentes para asegurarse que el gerente, administrador aeroportuario o el gerente del concesionario establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir su ejecución; estas medidas se establecerán de conformidad con las evaluaciones de riesgo a escala nacional y local, realizadas por las autoridades competentes y por los aeropuertos, coordinadamente con el CSA.

- (c) El gerente, administrador aeroportuario o el gerente del concesionario adelantará las coordinaciones necesarias al interior del CSA para asegurarse de que se apliquen las medidas de seguridad en la parte pública, efectuando los enlaces pertinentes con la Fuerza Pública, las demás autoridades destacadas en el aeropuerto y toda entidad que deba intervenir, definiendo las responsabilidades correspondientes.

CAPÍTULO E

ZONAS O ÁREAS DE SEGURIDAD RESTRINGIDAS Y MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DE ACCESO A ESAS ÁREAS

160.400 Generalidades

- (a) La Aerocivil 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 movilización por vía aérea.
- (b) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de aeropuerto público con operación comercial regular internacional, dispondrá del uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar medidas de seguridad de la aviación civil a las personas y lo que consigo llevan, a los vehículos, para impedir la introducción a las áreas o zonas de seguridad restringidas de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (c) En cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establecerán como zonas de seguridad restringidas las designadas por la Aerocivil. El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de aeropuerto público con operación comercial regular, debe establecer y aplicar medidas o controles de seguridad para estas áreas, evitando el ingreso de personas o vehículos no autorizados y para impedir la introducción de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (d) El aeropuerto y demás partes interesadas conforme a la sección 160.105 que les compete 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.
- (e) Se consideran áreas o zonas de seguridad restringidas las siguientes:
- (1) Las áreas de movimiento del aeropuerto.
 - (2) Punto de inspección de personas (pasajeros y no pasajeros).
 - (3) Zonas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave.
 - (4) 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).
 - (5) 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 la operación de seguridad dentro de la bodega.
 - (6) Locales de servicios de provisión de alimentos (catering).
 - (7) Dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea y servicios de protección al vuelo que sirvan a la operación del aeropuerto, dentro de las que se incluyen, 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.
 - (8) Estación de Bomberos.
 - (9) Áreas de inspección de personas, equipajes, carga o correo.
 - (10) Las demás que conforme al resultado de una evaluación de riesgos que realice la Aerocivil y demás autoridades nacionales competentes.
- (f) El gerente, administrador de aeropuerto, el gerente del concesionario o el CSA podrá considerar de forma temporal como áreas o zonas de seguridad restringida, por necesidad especial de seguridad, aquellas áreas del aeropuerto que, de acuerdo con una evaluación de riesgos de seguridad realizada, considere prudente incluirlas para asegurar su protección. Estas medidas deben ser notificadas a la Aerocivil.
- (g) Para que se consideren como zonas de seguridad restringida otras adicionales como las citadas en los siguientes subpárrafos, y estas generen cambios en la operación o infraestructura del aeropuerto impactando la seguridad de la avia-

ción civil, se deberá presentar enmienda al PSA conforme con la sección 160.300 (b).

- (1) Centro de monitoreo de CCTV,
- (2) Sitios en donde opere el sistema de identificación aeroportuario,
- (3) Centro de gestión de crisis,
- (4) Archivo de documentos de seguridad.

Nota. – Para los sitios citados en los subpárrafos anteriores, normalmente se aplicarán controles de acceso de forma tal que se permita ingresar únicamente a personas debidamente autorizadas y, ante el incremento del nivel de riesgo o por definición del gerente o administrador de aeropuerto, se aplicarán controles adicionales como la inspección a quienes ingresen y lo que lleven consigo.

- (h) El acceso a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos públicos que prestan servicios a la aviación civil estará controlado para evitar el ingreso de personas y vehículos no autorizados.
- (i) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de aeropuerto público con operación comercial regular 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 los apéndices y adjuntos correspondientes.
- (j) El control de acceso e inspección de personas o vehículos a las zonas de seguridad restringidas del aeropuerto debe ejecutarse sobre:
- (1) La verificación de la identidad de la persona.
 - (2) La verificación de permisos aeroportuarios (personas y/o vehículos), incluyendo vigencia y áreas autorizadas.
 - (3) Inspección de la persona y sus objetos.
 - (4) Inspección de vehículos, sus ocupantes y los artículos o carga transportada.
- (k) 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.
- (l) Se inspeccionará y se aplicarán otros 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 y se seguirán los procedimientos conforme se establecen en los apéndices y los adjuntos que correspondan.
- (m) 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 debe verificar sus antecedentes y seguir los procedimientos conforme se establecen en este RAC, en los apéndices y adjuntos que correspondan.
- (n) Todo tenedor de espacio 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 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 subpárrafo (1) anterior será consignada como obligación especial del tenedor de espacio 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.

160.405 Medidas relativas al ingreso de las autoridades colombianas a las áreas de seguridad restringida

- (a) Sin perjuicio de los controles propios de la seguridad de la aviación civil, la Fuerza Pública, Organismos de seguridad del Estado y demás autoridades del Estado 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.
- (1) Cuando se hace referencia a armas y municiones de las autoridades que operen en el aeropuerto o, en operativos especiales, son las de dotación que porta oficialmente la Policía Nacional, Fuerzas Militares y Autoridades judiciales colombianas autorizadas constitucional y legalmente en el Estado colombiano como cuerpos armados.
- (b) 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 identificación y presentación del correspondiente permiso expedido por el aeropuerto.
- (c) En el caso de operativos especiales por parte de las autoridades mencionadas en el párrafo (b) que antecede, el servidor público de la autoridad a cargo debe coordinar el ingreso con el responsable de la seguridad de la aviación civil en el

aeropuerto, explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial o tenedor de espacio, según corresponda, conforme con el adjunto.

- (d) El personal de la Policía Nacional y de las demás autoridades en el aeropuerto ingresarán 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.
- (e) Siempre que en cumplimiento de las competencias asignadas a la Aerocivil y demás autoridades en el aeropuerto resulte indispensable que servidores públicos de estas instituciones ingresen a dependencias que presten 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.), así como a instalaciones de despacho, servicios de escala o mantenimiento para las aeronaves, 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.
- (f) Toda conducta o actuación dirigida a impedir injustificadamente el acceso o a no prestar la debida colaboración a las autoridades indicadas en los párrafos que preceden para la ejecución de sus competencias, se sancionará de acuerdo con lo establecido en el RAC 13.

160.410 Medidas relativas al ingreso de los tripulantes a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto

- (a) Las tripulaciones (nacionales o extranjeras) de aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público regular de pasajeros y las de transporte de carga, que operen en Colombia, ingresarán a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos en ejercicio exclusivo de sus labores, debidamente uniformados y portando en lugar visible (a la altura del tórax o en brazalete) el carné original expedido por el explotador de la aeronave respectiva. Esta obligación estará consignada y desarrollada en los PSE, conforme con lo previsto en los apéndices y adjuntos que correspondan.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular enviará a la dependencia de seguridad del aeropuerto cada año o cuando se presente alguna novedad el modelo a color del carné empresarial que expide a sus tripulaciones junto con el listado actualizado (físico 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 servicios aéreos comerciales de transporte público entregue oportunamente los referidos modelos y listados.
- (1) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular 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.
- (c) 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 regular en los que éste último se comprometa a hacerle llegar oportunamente, previo al vuelo, a la dependencia de seguridad del aeropuerto, una copia del plan de vuelo, manifiesto de pasajeros o la declaración general según corresponda, donde se relacione el nombre de todos los tripulantes que ingresarán al área restringida, el cual se confrontará en los puntos de control de acceso.
- (d) Para el ingreso de las tripulaciones de aeronaves de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular de pasajeros (taxis aéreos) o de trabajos aéreos especiales y las tripulaciones de aviación general, a las áreas de seguridad restringida para abordar sus aeronaves en los aeropuertos diferentes a su base de operación, donde no cuentan con el permiso aeroportuario expedido por el respectivo aeropuerto, presentarán el plan de vuelo y manifiesto de pasajeros o la declaración general, según corresponda, y se confrontará con el documento de identidad del tripulante por parte del personal de seguridad del aeropuerto.

160.415 Medidas relativas al ingreso de inspectores de aviación civil e investigadores de accidentes de la Aerocivil

- (a) La Aerocivil, como autoridad aeronáutica del Estado, expide los certificados de inspector de la aviación civil y de investigador de accidentes, previa certificación de las funciones que desempeña su titular. Este certificado permite el ingreso de inspectores de aviación civil y de investigadores de accidentes de la Aerocivil en ejercicio de sus funciones a las áreas o zonas de seguridad restringidas de todos los 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 acreditación de la Ae-

rocivil, sin limitación alguna, a las distintas áreas del aeropuerto o empresas, instalaciones aeronáuticas, empresas aeronáuticas y prestar toda la colaboración que requiera el inspector o el investigador, de tal forma que pueda cumplir apropiadamente con sus funciones.

- (c) El porte del certificado de inspector de la aviación civil y de investigador de accidentes no exime a su portador del cumplimiento de las medidas y controles de seguridad de la aviación civil para el ingreso y permanencia en las áreas restringidas del aeropuerto.

160.420 Medidas relativas al ingreso de pasajeros a las áreas de seguridad restringida

- (a) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario es responsable del control de acceso a los pasajeros, quienes presentarán su pasabordo (físico o electrónico), documento que debe corresponder a la fecha, hora prevista 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, expedido por un Estado/gobierno, sin perjuicio de las verificaciones que puedan realizar las autoridades colombianas.
- (1) Al revisar el pasabordo, 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.
- (2) Los aeropuertos que tengan implementadas soluciones tecnológicas de control de acceso para pasajeros no estarán sometidos a la disposición de confrontación de documento de identidad válido con el pasabordo de manera física. Sin embargo, la solución tecnológica deberá garantizar la validación de nombre y apellido del pasajero, fecha, hora prevista y número de vuelo. Sin perjuicio de lo anterior, los aeropuertos deben contar con la presencia de personal de seguridad de aviación civil en estos accesos.
- (i) En caso de que las soluciones tecnológicas se encuentren fuera de servicio, el aeropuerto debe aplicar las medidas contempladas en el párrafo (a) de esta sección.
- (b) Cualquier utilización indebida, tanto por parte de la empresa como del pasajero, en el uso o expedición de los documentos de embarque de los que trata esta sección. Será sancionada de conformidad con lo previsto en el régimen sancionatorio del RAC, sin perjuicio de las competencias establecidas para las demás autoridades.
- (c) Para el ingreso de los ocupantes de las aeronaves de aviación general a las áreas de seguridad restringida de los aeropuertos para abordar sus aeronaves, presentarán el plan de vuelo, manifiesto de pasajeros o la declaración general, según corresponda, y se confrontará con el documento de identidad del ocupante por parte del personal de seguridad del aeropuerto.

CAPÍTULO F

INSPECCIÓN A PERSONAS PREVIO A SU INGRESO A LAS ÁREAS RESTRINGIDAS Y EN PROCESOS DE TRÁNSITO O TRASBORDO

160.500 Medidas generales de obligatorio cumplimiento

- (a) Las medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano se encuentran definidas en el RAC 160 como una obligación a cargo del aeropuerto con operación comercial regular, así como el procedimiento de inspección y el evitar las mezclas con personas no inspeccionadas, deben desarrollarse en sus respectivos PSA conforme con los Apéndices y Adjuntos correspondientes de este Reglamento, estableciendo procedimientos y métodos de seguridad para garantizar que:
 - (1) Los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano y todo lo que lleven consigo, sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida, conforme se establece en los Apéndices y Adjuntos correspondientes del RAC 160.
 - (2) Los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial regular y su equipaje de mano para vuelos internacionales que efectúen un transbordo, sean 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 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.
 - (i) La Aerocivil podrá validar los procedimientos de inspección a pasajeros que efectúen transbordo y su equipaje de mano del aeropuerto de origen, tratada en el subpárrafo (2) inmediatamente anterior, se aplique en vuelos en que se efectúe transbordo nacional a nacional, siempre y cuando se cumpla con todos los requisitos, medidas y procedimientos que requiera la Aerocivil y la permanencia del cumplimiento de esos requisitos.
 - (ii) La Aerocivil suspenderá la autorización mencionada en el numeral (i) precedente, cuando no se cumpla con alguno de los requerimientos que para el efecto se establezcan.

- (3) Los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén 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 otras personas no inspeccionados (sean pasajeros o no), deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.
- (4) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular, debe establecer medidas para las operaciones de tránsito, a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.
- (5) Establezcan en la medida de lo posible, prácticas para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas, detección de comportamientos anómalos que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
- (b) Los aeropuertos de categoría internacional para su operación internacional deben contar con equipos y sistemas de seguridad de tecnología para la detección de explosivos en sus operaciones.

160.505 Inspección de las personas y sus objetos – Pasajeros y no pasajeros

- (a) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, se asegurará de establecer medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil aplicables en los puntos de inspección designados a la inspección de personas, (pasajeros y no pasajeros), los objetos que estas porten, antes de permitir el acceso al área o zona de seguridad restringida del aeropuerto, conforme con lo previsto en los Apéndices y Adjuntos correspondientes que contienen las orientaciones e instrucciones técnicas.
- (b) La Aerocivil se asegurará que, para la operación internacional, el gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario utilice métodos de inspección apropiados que permitan detectar la presencia de sustancias, explosivos y artefactos explosivos que personas, pasajeros o no pasajeros lleven consigo, en el equipaje de mano, en su persona, o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.
- (c) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario, debe asegurarse que se inspeccione, el equipaje de mano de todos los pasajeros y los objetos que pasajeros y no pasajeros lleven consigo previo al ingreso a la zona de seguridad restringida utilizando una, o una combinación de las técnicas descritas en el Adjunto correspondiente.

160.510 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, conforme lo establecido en el Adjunto correspondiente.

160.515 Oposición a la requisita 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 requisita o a la inspección de sus objetos o equipaje de mano, no podrán ingresar a las referidas áreas ni embarcarse en las aeronaves. En el evento en que se hayan embarcado, serán desembarcados hasta que se realicen las requisas o inspecciones correspondientes a ella, los demás pasajeros y la aeronave y se dejará un informe sobre el particular.

160.520 Control de pasajeros y equipajes de mano inspeccionados y personas en general, en las zonas de seguridad restringida

- (a) Cuando los pasajeros ya inspeccionados se mezclen o entren en contacto con otras personas sin inspección, el responsable de la seguridad del aeropuerto y los explotadores de transporte aéreo comercial regular según corresponda, deben:
 - (1) Despejar e inspeccionar la zona estéril;
 - (2) realizar un segundo control a los pasajeros y a su equipaje de mano antes de que se les permita embarcar en su avión; y

- (3) En caso de que algún pasajero en espera de embarcar haya tenido acceso a una aeronave después de que se produjera la mezcla accidental, la aeronave en cuestión también será sometida a una inspección completa de la cabina.
- (b) Cuando un pasajero de origen, en tránsito o transbordo haya salido de las salas de embarque o de las áreas o zonas de seguridad restringidas, se le deberá practicar, nuevamente, una inspección antes de su embarque a la aeronave.
- (c) Tratándose de vuelos internacionales, el aeropuerto deberá disponer de instalaciones físicas que garanticen que no haya mezcla de pasajeros entrantes con los salientes y que los pasajeros en tránsito o transbordo sean objeto de inspección antes de mezclarse con los pasajeros que originan y ya han sido inspeccionados, a excepción de los dispuesto en la sección 160.500(a)(2).

160.525 Medida extraordinaria de inspección a tripulaciones, pasajeros, equipaje de mano, no pasajeros y objetos que lleven consigo en salas de embarque o previos al embarque

- (a) Cuando el Comité de Seguridad del aeropuerto determine un aumento del nivel de riesgo en el cual se requiera una inspección adicional a las personas, su equipaje de mano y los objetos que consigo lleven, previo al embarque de vuelos comerciales, el explotador de transporte aéreo comercial regular debe implementar las medidas extraordinarias de conformidad a lo establecido en el Adjunto correspondiente.

160.530 Restricción especial de equipaje de mano

- (a) En los aeropuertos que no cuenten con tecnología de apoyo a la seguridad de la aviación civil y/o no se disponga de personal suficiente para realizar la inspección de personas, su equipaje de mano y lo que consigo llevan, el responsable de seguridad del aeropuerto podrá restringir el equipaje de mano de conformidad con lo establecido en el Adjunto correspondiente.
- (b) En los aeropuertos que cuenten con tecnología de apoyo a la seguridad de la aviación civil y queden fuera de servicio, el responsable de seguridad del aeropuerto podrá ordenar temporalmente la restricción del equipaje de mano de conformidad con lo establecido en el Adjunto correspondiente, mientras se restablecen nuevamente los equipos.

Nota. – De acuerdo con lo establecido en los numerales a y b que preceden, el responsable de seguridad citará a reunión extraordinaria del CSA e informará de esta medida y su duración, a la Aerocivil, las demás autoridades que operen en el aeropuerto y a los representantes de las empresas de transporte aéreo; dejando constancia en el Acta del Comité.

- (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 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 los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial que operen en el mismo, por cualquier medio, indicando el tiempo de duración de la medida.

160.535 Recurso humano en los puntos de inspección a personas, (filtros para pasajeros y no pasajeros)

- (a) Los criterios mínimos de dotación de recurso humano con los que deben contar los puntos de inspección (filtros) de pasajeros y no pasajeros en aeropuertos públicos con operación comercial regular, son los establecidos en el Adjunto correspondiente.

CAPÍTULO G

CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS

160.600 Medidas y procedimientos relativos a categorías especiales de pasajeros

- (a) El aeropuerto público y el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, cada uno en lo de su competencia deben establecer medidas y procedimientos relativos al transporte de categorías especiales de pasajeros.
- (b) Se consideran categorías especiales las siguientes:
 - (1) Personal diplomático extranjero y de organismos internacionales con categoría diplomática.
 - (2) Miembros de la realeza, jefes de Estado y vicepresidente (a) del Estado Colombiano.
 - (3) Persona con necesidades especiales o con movilidad reducida.
 - (4) Persona disruptiva o perturbadora.
 - (5) Personas sujetas a proceso judicial o administrativo.
 - (i) Personas en condiciones jurídicas especiales.
 - (ii) Persona deportada.
 - (iii) Persona no admisible.
 - (iv) Persona desmovilizada.

- (v) Persona con diagnóstico de enfermedad mental.
- (c) Los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular, para el transporte de personas sujetas a proceso judicial o administrativo deben implementar:
 - (1) Una evaluación y/o análisis de riesgos de los pasajeros potencialmente perturbadores, por estar sometidos a proceso judicial o administrativo;
 - (2) Medidas de seguridad que deban ser aplicadas antes, durante y al finalizar el vuelo;
 - (3) Procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en que viajen personas bajo procedimientos especiales, judiciales o administrativos.
 - (d) La Aerocivil se asegurará de que sean informados el explotador de aeronaves y el piloto al mando, en los casos en que viajen personas sujetas a proceso judicial o administrativo para que apliquen los controles y medidas de seguridad, conforme con el Adjunto correspondiente.
- (e) El ingreso de personal diplomático extranjero o de organismos internacionales con categoría diplomática a las áreas de seguridad restringida del aeropuerto, debe coordinarse previamente con el responsable de la seguridad de aviación civil del aeropuerto, quien podrá emitir el correspondiente permiso previa solicitud escrita presentada por el Ministerio de Relaciones Exteriores.
- (f) La Aerocivil adoptará las medidas aplicables para que, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores (Cancillería), se informe a las misiones diplomáticas respecto de las previsiones contenidas en el RAC 160 y los documentos que lo desarrollan y complementan.

160.605 Autoridad del piloto al mando

- (a) 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 o comandante de aeronave tiene autoridad para negar el transporte a todo pasajero que de indicios de poner en peligro la seguridad operacional o la seguridad de la aviación civil.
- (b) El comandante de la aeronave podrá negar el embarque o desembarcar a cualquier persona 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 de origen o, donde haga escala o aterrice. Del mismo modo, de conformidad con lo previsto en el artículo 1807 del Código de Comercio, tomará las medidas necesarias para poner a disposición de la autoridad competente a la persona que cometa un delito a bordo.
- (c) En lo concerniente a las categorías relacionadas en la sección 160.600 (b) (1) y (2), el procedimiento de control y de ingreso a las zonas de seguridad restringida en los aeropuertos, se adelantará por los canales diplomáticos, Ministerio de Relaciones Exteriores y se informará del hecho a la Aerocivil.
- (d) La negación del embarque debe basarse en la conducta o el comportamiento que suscite 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, en relación con el manejo de estos pasajeros.
- (e) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe, cuando se lo solicite la Aerocivil 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.

160.610 Exenciones para las categorías especiales contempladas en el párrafo 160.600 (b)

- (a) Conforme al correspondiente Adjunto al RAC 160, 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 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; en todo caso, la dependencia de seguridad del aeropuerto debe asegurarse de adoptar las previsiones 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 atender 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 comercial regular y los explotadores de aeronaves con operación comercial regular, 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.

CAPÍTULO H

ACCESO A LAS ZONAS RESTRINGIDAS DESDE PREDIOS DE TENEDORES DE ESPACIO

160.700 Medidas de seguridad para el acceso a las zonas o áreas restringidas de aeropuertos públicos, desde predios de tenedores de espacio

- (a) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario, debe asegurarse que, el tenedor de espacio que no esté expresamente autorizado por la Aerocivil para uso aeronáutico o aeroportuario, en ninguna circunstancia podrá ingresar o permitir el ingreso o tránsito de terceros desde dichos predios a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto.
 - (1) Los predios indicados en el párrafo (a) anterior, no podrán tener ninguna comunicación, conexión o acceso a las zonas antes señaladas; así mismo, deberán contar con separación física (cerramiento) a costa del tenedor del espacio, en el evento en que no esté ya construido por la Aerocivil o el aeropuerto.
 - (b) El tenedor de espacio, autorizado por la Aerocivil para uso aeronáutico o aeroportuario, podrá ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto, siempre y cuando solicite y obtenga previamente la autorización expresa y escrita del operador del aeropuerto para ese propósito, cumpliendo con los requisitos y condiciones señalados en los correspondientes Adjuntos al RAC 160.
 - (c) Todo tenedor de espacios contemplado en el párrafo (b) que antecede, cuyas áreas o instalaciones puedan servir de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas de un aeropuerto, será responsable del control de ingreso por sus instalaciones a estas zonas, asegurándose que sólo accedan a las mismas, las personas y vehículos autorizadas por la dependencia de seguridad del aeropuerto y sean debidamente inspeccionadas, así como lo que llevan consigo. Para el cumplimiento de las disposiciones mencionadas, el tenedor de espacio debe elaborar y mantener procedimientos de seguridad con las medidas aplicables de acuerdo con lo establecido en este RAC y el PSA del Aeropuerto donde opere.
 - (1) Los procedimientos de seguridad a que hace referencia el párrafo (c) que antecede deben estar disponibles para verificación y validación de la autoridad en seguridad de la aviación civil y del aeropuerto donde opere, cuando estos lo requieran.
 - (d) En el caso de presentarse y corroborarse incumplimiento de parte del tenedor de espacio en el aeropuerto frente a lo establecido en esta sección o que el aeropuerto eleve el nivel de riesgo y/o que se materialicen 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 todo acceso, en la medida que se privilegie el interés general de la seguridad.
 - (e) Para el acceso a predios particulares colindantes con los aeropuertos a través de las áreas del aeropuerto se debe tener en cuenta que:
 - (1) Los predios colindantes con las áreas de un aeropuerto público no podrán contar con acceso a través de las zonas o áreas de seguridad restringidas del aeropuerto.

Nota. – Cuando por circunstancias excepcionales para llegar a dichos predios deba accederse desde área pública, a través de las zonas o áreas restringidas del aeropuerto, las personas, vehículos, mercancías y lo que consigo lleven, serán objeto de las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil y demás controles de otras autoridades del Estado. En tal caso, deberá implementarse la infraestructura que aisle las zonas o áreas de seguridad restringidas, en el menor tiempo posible.

CAPÍTULO I

CONTROL DE ACCESO E INSPECCIÓN DE VEHÍCULO

160.800 Generalidades

- (a) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario, debe asegurarse que los vehículos a los que se les conceda acceso a las zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección de seguridad. Conforme se establece en los Adjuntos que correspondan.
- (b) Los controles de acceso e inspección de seguridad de la aviación civil para vehículos, las personas y los artículos llevados en ellos, tienen la finalidad de asegurar razonablemente que no se ingresen en una zona de seguridad restringida

personas no autorizadas o artículos prohibidos que podrían usarse para perpetrar un acto de interferencia ilícita.

- (c) Únicamente los vehículos que obedezcan a una razón operacional y de seguridad de la aviación civil, podrán ser autorizados con carácter permanente, por el gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario, para ingresar a una zona de seguridad restringida, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el Adjunto correspondiente.
- (d) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario, debe implementar los criterios y procedimientos aplicables para la selección de vehículos que serán objeto de inspección cuando se apliquen principios de aleatoriedad e imprevisibilidad; los métodos aplicados deben estar definidos y documentados para asegurar que todos los vehículos tienen una probabilidad igual de ser seleccionados para la inspección conforme con el Adjunto correspondiente.
- (e) Sin perjuicio de los controles que realice la Fuerza Pública y demás autoridades del Estado en el aeropuerto, 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, debe ser objeto de control de acceso e inspección y contar con los respectivos permisos expedidos por el aeropuerto (del vehículo y de sus ocupantes).

160.805 Medidas de seguridad para los vehículos de transporte de valores

- (a) Para el control de ingreso y permanencia de los vehículos destinados al transporte de valores y sus tripulaciones en áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, debe desarrollar los procedimientos conforme lo establecido en el Adjunto correspondiente.

160.810 Registro del ingreso de vehículos

- (a) El responsable de seguridad del aeropuerto debe elaborar y conservar registro físico o electrónico de los vehículos que circulan por sus puntos de control de acceso (de entrada y de salida) a las áreas restringidas.

160.815 Control de seguridad de la aviación civil sobre los vehículos destinados a operaciones del aeropuerto

- (a) Los vehículos destinados al rescate, salvamento, extinción de incendios, operaciones aeroportuarias, seguridad de la aviación civil, sanidad aeroportuaria, entre otros y que deban salir de las áreas o zonas de seguridad restringidas, deberán para su ingreso, someterse ellos y sus ocupantes a los controles de seguridad de la aviación civil e inspecciones que correspondan, sin perjuicio de las inspecciones que deba adelantar por razón propia de sus funciones la Policía Nacional o cualquier otro organismo integrante de la Fuerza Pública.

160.820 Exención a la inspección de vehículos

- (a) El responsable de seguridad del aeropuerto, conforme con los criterios de seguridad previstos en el Adjunto correspondiente, 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.
 - (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, o miembros de la realeza en visita o viaje oficial a Colombia.

160.825 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 de Colombia o Policía Nacional, deben contar con personal suficiente de dichas instituciones para realizar los 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 podrán 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; en todo caso, las autorizaciones de ingreso vehicular y de personas sólo pueden ser otorgadas por el responsable de seguridad del aeropuerto.

160.830 Requisitos mínimos de infraestructura, y tecnología en puntos de control de acceso vehicular

- (a) Los puntos de control de acceso vehicular adecuados para la circulación de vehículos, (entrada y/o salida) deben contar con los mínimos requeridos en los Adjuntos correspondientes.

160.835 Ingreso de vehículos de funcionarios de la Aerocivil a los parqueaderos del aeropuerto o parqueaderos institucionales – área pública o pública controlada

- (a) El ingreso de vehículos particulares de servidores públicos de la Aerocivil a los parqueaderos dispuestos en los aeropuertos públicos y en los parqueaderos de la Aerocivil para su uso, se hará previa presentación del carné institucional que al efecto expide la Aerocivil como documento de identificación oficial de sus servidores, sin perjuicio que, se determine contar con otro control adicional como por ejemplo los ficheros.
- (b) En los parqueaderos de aeropuertos públicos controlados por entes territoriales o concesionarios, los servidores de la Aerocivil ingresarán sus vehículos con la autorización que al efecto expida la dependencia de seguridad del aeropuerto, de acuerdo con los memorandos suscritos por la Aerocivil con el Concesionario o el Ente Territorial que opera el aeropuerto.

CAPÍTULO J

SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN Y VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES

160.900 Sistema de identificación aeroportuario y permiso aeroportuario para ingreso

- (a) La Aerocivil asegurará que, el gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de un aeropuerto público, establezca 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 y que:
 - (1) Se otorguen acceso únicamente a las personas y vehículos que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo.
 - (2) Todo el personal que se encuentre en las zonas de seguridad restringidas autorizadas exhiba su permiso de identificación y para los vehículos este visible en la parte delantera.
 - (3) El sistema de identificación del aeropuerto especifique el diseño de los permisos, incluidas las zonas de seguridad restringidas y puertas vehiculares autorizadas;
 - (4) Se actualicen periódicamente las características de seguridad o el diseño de los permisos de identificación.
 - (5) El sistema de identificación del aeropuerto debe cumplir con lo previsto en los Apéndices y Adjunto correspondientes, en los que se establecen las instrucciones técnicas mínimas que deben desarrollar e implementar.
- (b) Salvo los Certificados de inspectores de aviación civil y de investigadores de accidentes, 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 tiene la autonomía necesaria para la expedición de estos, teniendo en cuenta la metodología de operatividad y seguridad contenidos en su PSA.
- (c) El sistema de identificación establecido por el gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, debe contar con una base de datos y sus respectivos respaldos informáticos (back-up) que permita consolidar datos históricos de permisos permanentes o temporales expedidos, vigentes, vencidos, retenidos, dados de baja, perdidos y hurtados entre otros criterios, con un mínimo de cinco (5) años de antigüedad para los fines de control y verificación de la Aerocivil y demás autoridades competentes, si hubiere lugar.
- (d) Los equipos (computador, impresoras, cámara, entre otros) 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 comercial regular, el gerente, Administrador aeroportuario o el gerente del concesionario, debe asegurarse de establecer permisos para ingreso de personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el Adjunto correspondiente.

- (f) El responsable de seguridad del aeropuerto establecerá las medidas que estime necesarias para asegurarse que la Aerocivil pueda consultar las bases de datos de seguridad de la aviación civil y sus respectivos respaldos.
- (g) El carné institucional que la Aerocivil expide a sus servidores o el carné expedido por otras autoridades colombianas a sus funcionarios o servidores, 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) 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 ningún costo.

160.905 Verificación de antecedentes para toda persona a quien se otorgue acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas, a personas que apliquen controles de seguridad y personas con acceso a información delicada de seguridad.

- (a) La Aerocivil se asegurará de que se realicen verificaciones de antecedentes a las personas con acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas, personas que apliquen controles de seguridad y a las personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación, antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
- (b) El gerente, administrador de aeropuerto o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, el explotador de aeronaves comerciales, en lo de su competencia, deben asegurarse de verificar antecedentes, incluidos los judiciales, de toda persona (nacional o extranjera) a quien se pretenda otorgar acceso sin escolta a las áreas restringidas, a personas que apliquen controles de seguridad y personas con acceso a información delicada de seguridad acorde con lo establecido en los Apéndices y Adjuntos al RAC 160 que correspondan.
- (c) El mecanismo para la verificación de antecedentes será establecido por las partes interesadas descritas en el párrafo (b) acorde con las disposiciones de ley y realizando la consulta directa a través de las bases de datos de la Policía Nacional u otra entidad del Estado a quien se asigne esa base de datos. Y deberá tenerse en cuenta:
 - (1) La verificación de antecedentes debería abarcar como mínimo cinco años anteriores y comprender entre otros aspectos:
 - (i) La identidad de la persona
 - (ii) Su experiencia laboral con indicación de vacíos
 - (iii) Antecedentes judiciales penales
 - (iv) Demás información que sea considerada relevante para evaluar su idoneidad durante el periodo precedente que se especifica para la verificación de antecedentes
 - (2) En los casos que el solicitante tenga antecedentes, pero, presenta documento emitido por autoridad nacional competente donde se indique que se ha resocializado, el gerente o administrador como responsable de la seguridad del aeropuerto, determinará la expedición del permiso aeroportuario solicitado.
 - (3) A las personas que como resultado de la verificación de antecedentes se consideren no aptas, se niegue la posibilidad de aplicar controles de seguridad, de acceder sin escolta a las zonas de seguridad restringida y de acceder a información delicada de seguridad de la aviación civil.
 - (4) Se debe llevar un registro físico, digital o electrónico de dichas verificaciones
 - (5) Repetir, de forma periódica, las verificaciones de antecedentes a todas las personas a las que se autoriza el acceso sin escolta a las zonas de seguridad restringidas y con acceso a información delicada de seguridad así:
 - (i) La verificación periódica para el personal que ejecuta labores de seguridad de la aviación civil y personas con acceso a información delicada de seguridad, debe efectuarse como mínimo una vez cada año.
 - (ii) La verificación periódica para el resto del personal a quienes se les expida un permiso podrá efectuarse como mínimo una vez cada dos (2) años o cuando se renueve su permiso permanente.
 - (6) En el evento de no verificar antecedentes, el responsable de seguridad del aeropuerto debe asegurarse de asignar un escolta, quien acompañará permanentemente a la persona autorizada durante su permanencia en el área restringida.

160.910 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, e ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringida con fines de embarque son los que al efecto de identificación de nacionales establezca la Registraduría Nacional del Estado Civil.

- (b) Los documentos autorizados para verificación e identificación de pasajeros que sean ciudadanos extranjeros o nacionales colombianos en vuelos internacionales, al momento del chequeo, e ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringida con fines de embarque son los que al efecto establezca la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia(UAEMC), entidad a cargo de establecer los criterios para el ingreso, permanencia y salida de nacionales y extranjeros del territorio colombiano; adicional a los mecanismos y normas aplicables en el proceso del control migratorio.
- (c) La verificación e identificación de pasajeros, en los puntos previos al abordaje de las aeronaves, está a cargo del explotador de aeronaves comerciales sin perjuicio de las medidas de control a cargo de autoridades gubernamentales competentes.
- (d) La verificación de los documentos de identificación válidos de pasajeros nacionales y extranjeros, así como el cambio o actualización de estos, podrán ser consultados en el Adjunto al RAC 160 correspondiente.

CAPÍTULO K

INFRAESTRUCTURA DE SEGURIDAD

160.1000 Requisitos de Infraestructura para la seguridad de la aviación civil

- (a) La Aerocivil se asegurara que los requisitos de diseño de los aeropuertos con operación comercial regular administrados por esta, concesionados o explotados por entidades territoriales, incluyan 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 y se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos, conforme se indique en los Adjuntos que correspondan.
- (b) 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 adicionalmente, las recomendaciones de seguridad formuladas por la Fuerza Pública; para el efecto, la Aerocivil podrá solicitar los correspondientes estudios de seguridad a la Unidad Militar o de Policía que interviene en la protección del sitio.

160.1005 Modelos aeroportuarios para control de personas y requerimientos mínimos de infraestructura

- (a) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario, deben asegurarse de garantizar los accesos y, por ende, puntos para inspección de personas con ubicación independiente para su ingreso a las salas de embarque en vuelos domésticos/nacionales de las de los vuelos internacionales, evitando la mezcla de pasajeros domésticos con pasajeros internacionales.
 - (1) En los aeropuertos internacionales, tratándose de vuelos internacionales, no debe haber mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen, ni con los que están en tránsito o transbordo.
 - (2) Para los vuelos domésticos en todos los aeropuertos, en la medida de lo posible debe evitarse la mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen y los que están en tránsito o transbordo.

CAPÍTULO L

RESPONSABILIDAD DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES

160.1100 Responsabilidades generales

- (a) La Aerocivil establece que el explotador de aeronaves 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, serán responsables de adoptar medidas para garantizar:
 - (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 dependientes (tripulación, empleados, contratistas, ocupantes y demás personal del explotador de aeronaves).
 - (4) La seguridad e identificación de sus pasajeros u ocupantes; para el caso de los vuelos de categoría comercial regular, la identificación de estos debe realizarse tanto en el puesto de presentación, como en el puesto previo al abordaje cotejando el documento válido de identificación expedido por un Estado, confrontándolo con los datos del pasabordo.
 - (5) La seguridad de los equipajes, carga, paquetes de mensajería, correo transportado, provisiones, artículos para el servicio en vuelo, piezas de repuesto, COMAT Y COMAIL.
 - (6) La seguridad de las aeronaves utilizadas para su operación.
 - (7) El control de la circulación de pasajeros y no pasajeros en las salas de embarque, o en la plataforma, para evitar la mezcla de pasajeros que lleguen con los pasajeros que salen y los que están en tránsito o transbordo.

- (8) Designar un responsable (director, jefe, u otro) 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.
- (i) 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.
- (9) Cumplir y hacer cumplir el RAC 160 y documentos que lo complementan y desarrollan, su PSE y el PSA de cada aeropuerto donde tenga operación, incluyendo las medidas extraordinarias ante un acto de interferencia ilícita que afecte sus aeronaves, pasajeros o las áreas bajo su tenencia a cualquier título.
- (10) Asegurarse de realizar las actividades de Control de calidad para comprobar la eficiencia y eficacia de las medidas de seguridad contenidas en su PSE.
- (11) Independientemente que las medidas antes descritas se realicen de manera directa o por intermedio de un tercero, son responsabilidad del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial.

160.1105 Medidas relativas a las aeronaves

- (a) Las medidas relativas a la seguridad de las aeronaves se encuentran definidas a cargo del explotador de aeronaves.
- (b) La Aerocivil se asegurará que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular realicen una inspección de seguridad de carácter ordinario a toda aeronave que origine vuelos en Colombia previo a que la aeronave inicie su operación diaria, después de haber sido sometida a mantenimiento y/o después de pernocta. Los demás casos, se realiza verificación de seguridad.
- (c) Los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular en el caso de transbordos o tránsitos, realizarán verificación de seguridad a las aeronaves. No obstante, lo anterior, basado en el resultado de una evaluación de riesgos realizada por las autoridades nacionales competentes o ante una amenaza específica a uno o varios vuelos determinados, se deberá hacer inspección de seguridad en el transbordo o tránsito afectado.
- (d) Los explotadores aéreos con operación comercial regular 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.
- (1) Los explotadores aéreos con operación comercial regular adoptarán medidas para asegurar que se realice verificación a los vehículos en que se transportan los pasajeros en plataforma, hacia y desde las aeronaves para garantizar que los pasajeros que han descendido no hayan dejado artículos de cualquier índole, para lo cual deberán guiarse por lo dispuesto en el Adjunto correspondiente.
- (e) Los explotadores de transporte aéreo comercial adoptarán medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen a la cabina de mando de la aeronave.
- (f) Toda aeronave utilizada en transporte aéreo comercial regular estará protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.
- (g) Los explotadores de aeronaves establecerán controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves en tierra y darán cumplimiento a lo establecido en este RAC y los Adjuntos que correspondan.
- (h) Los explotadores de aeronaves deberán establecer controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando estas no se encuentren en zonas de seguridad restringidas.
- (i) Los explotadores de aeronaves supervisarán y controlarán la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.

160.1110 Plan de seguridad para explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular (PSE)

- (a) La Aerocivil establece que los explotadores de transporte aéreo comercial regular de origen nacional, de pasajeros o de carga deberán elaborar, establecer, implementar y mantener actualizado un plan de seguridad, por escrito, en idioma español (castellano)

que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil y demás documentos que lo desarrollen. Estos planes contendrán las medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil aplicados en su operación, conforme con lo previsto en los Apéndices y Adjuntos que les corresponda.

- (b) La Aerocivil, establece que los explotadores extranjeros de transporte aéreo comercial regular de pasajeros o de carga, que proporcionen servicios en, desde o hacia la República de Colombia y que operan vuelos en código compartido u otros acuerdos de colaboración con otros explotadores, deben presentar una constancia de la aprobación del PSE expedida por la AAC del Estado Explotador de Aeronaves en idioma español (castellano). En caso de presentarse diferencias entre lo aprobado en el Estado del Operador, el RAC160 y demás documentos

que lo desarrollen y complementen, tendrán que presentar carta de compromiso, de conformidad con la normatividad vigente.

Nota. – La constancia de aprobación del PSE se solicitará directamente a dicho Estado o por intermedio del explotador de aeronaves

- (c) La Aerocivil tomará las medidas que sean necesarias para asegurarse que el Plan de Seguridad de Explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular se ajuste a lo previsto en El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil según corresponda.

160.1115 Elaboración, enmienda del plan de seguridad de explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular y su aprobación

- (a) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular conforme a la sección 160.1110 párrafos (a) y (b), debe presentar su PSE en los tiempos que establezca la Aerocivil quien comunicará la aprobación de este.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular debe entregar copia de su PSE aprobado por la Aerocivil, al responsable de la operación de seguridad de la aviación civil de cada aeropuerto en los que tenga operación. Conforme a la sección 160.1110 párrafos (a) y (b).
- (1) En caso de presentarse alguna diferencia entre lo aprobado y lo reglamentado en este RAC o en los documentos que los desarrollan y complementan, prima lo establecido en dicho reglamento.
- (c) El PSE del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular, indicado en la sección 160.1110 (a) debe enmendarse:
 - (1) Cada vez que se modifiquen las normas nacionales sobre seguridad de la aviación civil, cuando se presenten cambios en la operación, implementen una nueva medida o procedimiento de seguridad y ello impacte en la seguridad de la aviación civil, o cuando la Aerocivil lo solicite.
 - (d) Los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular indicados en la sección 160.1110 (b), deben presentar una constancia de la enmienda del PSE aprobado y expedida por la AAC del Estado del Explotador de Aeronaves en idioma español (castellano).

160.1120 Medidas relativas al equipaje de bodega

- (a) Las medidas relativas a la inspección de equipaje de bodega son una obligación a cargo del explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial y las mismas deben desarrollarse conforme con los Apéndices y Adjuntos correspondientes.
- (b) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial debe asegurarse de realizar una inspección eficaz y completa del equipaje de bodega de origen, antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial, que salga de una zona de seguridad restringida.
- (c) 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 explotador aéreo acepte su custodia o 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 ubicarlo a bordo de la aeronave.
- (d) 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 tal como lo establece el Adjunto correspondiente.
- (1) Los explotadores de transporte aéreo comercial deben implementar un procedimiento de cotejo del equipaje con las personas, para asegurar que cada persona que factura un equipaje es la misma que sube a bordo y no alguien que ha tomado el lugar del pasajero original. Para ello, debe llevarse a cabo una verificación del documento de identificación del pasajero en el mostrador de presentación y previo al embarque.
- (e) El equipaje de bodega destinado al transbordo en las operaciones de transporte aéreo comercial regular de categoría internacional se inspeccionará antes de cargarse en una aeronave 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 punto de la inspección en el aeropuerto de origen, hasta su cargue en la aeronave de salida en el aeropuerto de transbordo; sin perjuicio de otros controles que efectúen autoridades colombianas.
- (f) El equipaje de bodega destinado al transbordo en las operaciones de transporte aéreo comercial regular nacional a nacional, la Aerocivil podrá basarse en los resultados de las actividades de control de calidad de AVSEC y la evaluación del riesgo validar la inspección al equipaje de bodega en el aeropuerto de origen, para operaciones de transbordo siempre y cuando se cumpla con todos los requisitos, medidas y procedimientos que requiera la Aerocivil y la permanencia de tales procedimientos. Cuando la Aerocivil determine esa autorización, establecerá los parámetros adicionales que se requieran a los ya exigidos normativamente en este RAC y los documentos que lo desarrollan.

- (l) La Aerocivil suspenderá la autorización mencionada en el precedente, cuando no se cumpla con alguno de los requerimientos que para el efecto se establezcan.
- (g) 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 explotador aéreo. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.
- (h) Los explotadores de transporte aéreo comercial deben establecer procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado y objetos sospechosos, de conformidad con lo establecido en el Adjunto al RAC 160 que corresponda.
- (i) Cuando un aeropuerto cuente con un sistema de manejo de equipajes, el explotador de aeronave de transporte aéreo comercial debe asegurarse de concertar con el aeropuerto el uso de esa tecnología; con todo, el aeropuerto debe establecer condiciones equitativas e igualitarias en el uso de ese sistema para la utilización eficiente y eficaz del control del equipaje de bodega por parte de todos los explotadores de aeronaves que operen en el aeropuerto.
- (1) En el evento en que el aeropuerto público no cuente con sistema de manejo de equipajes o el explotador aéreo no se acoja a este sistema, el aeropuerto debe disponer de la facilitación necesaria que le permita al explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, garantizar el control y la protección efectiva del equipaje de bodega.
- (j) El transporte de armas, herramientas o cualquier objeto que pueda ser utilizado como arma, debe cumplir con lo previsto en los Adjuntos correspondientes de este Reglamento.
- (k) Dado que un biosensor está entrenado para una especialidad, el apoyo en la inspección de equipajes se tendrá como una medida complementaria al control de seguridad de carácter ordinario.
- (l) La Aerocivil se asegurará que los explotadores de aéreos con operación comercial regular internacional empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega.

160.1125 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos

- (a) La Aerocivil se asegurará de que los explotadores de aeronaves comerciales cumplan con que la carga y el correo, contenidos los considerados de alto riesgo se sometan a controles de seguridad apropiados, incluida la inspección cuando sea factible, antes de subirlas en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial conforme con este RAC, y los Adjuntos que correspondan.
- (b) La Aerocivil podrá establecer un proceso de seguridad de la cadena de suministro que incluya la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos si estos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo; cuando ello suceda, y la Aerocivil lo considere pertinente, así lo reglamentará.
- (c) La Aerocivil se asegurará que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial protejan de interferencias no autorizadas la carga y el correo desde el punto en que se inspeccione o que el explotador aéreo acepte su custodia o lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave, conforme los Adjuntos al RAC 160 que correspondan.
- (d) La Aerocivil se asegurará de que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo, para atenuar adecuadamente las amenazas conexas, conforme con los Apéndices y Adjuntos al RAC 160 que correspondan.
- (1) Un envío se debe calificar como de alto riesgo independientemente de que la carga y el correo provengan de una entidad conocida o desconocida, considerando:
 - (i) La información de inteligencia específica que considera que la carga o el correo constituye una amenaza para la aviación civil; o
 - (ii) La carga o el correo presenta anomalías o indicio de manipulación indebida que dan lugar a sospechas; o
 - (iii) La naturaleza de la carga y el correo es tal, que las medidas de seguridad básicas, por sí solas, no podrían detectar los artículos prohibidos que pondrían en peligro a la aeronave.
- (e) La Aerocivil se asegurará que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial no acepten transportar carga ni correo, a menos que una entidad que esté aprobada por la autoridad competente, confirme y demuestre que se aplican la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo sobre los que una entidad que esté aprobada por la autoridad competente no pueda confirmar o demostrar la aplicación de estos controles, serán objeto de inspección, conforme a los Adjuntos al RAC 160 que correspondan.
- (f) La Aerocivil se asegurará que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial sometan a controles de seguridad apropiados, las provisiones, los suministros y piezas de repuesto que transporten en sus aeronaves. Estos controles podrán incluir un proceso o la inspección de seguridad en la cadena de suministro,

protegiéndolos desde el momento de la inspección, hasta que se carguen en la aeronave conforme a los Adjuntos al RAC 160 que corresponda.

- (g) La Aerocivil se asegurará que el Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público implemente controles de seguridad apropiados a las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas, que puede incluir un proceso o la inspección de seguridad en la cadena de suministro, conforme a los Adjuntos al RAC 160 que corresponda.
- (h) La Aerocivil se asegurará que los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial después de que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración, dispongan de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea de forma impresa o electrónica, a lo largo de la cadena de suministro, conforme a los correspondientes Adjuntos al RAC 160.
- (i) La Aerocivil se asegurará, que la carga y el correo de transbordo en vuelos comerciales de categoría internacional, pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo con salida en Colombia. Si la carga y el correo en transbordo vienen acompañados de una declaración de seguridad del envío, no tendrán que someterse a inspección adicional. La declaración de seguridad del envío debe incluir como mínimo los requisitos establecidos en el Adjunto correspondiente.
- (j) La carga y el correo destinado al transbordo en las operaciones de transporte aéreo comercial regular nacional a nacional, no tendrá que someterse a inspección adicional si la carga y el correo vienen acompañados de una declaración de seguridad del envío y protegida de interferencias no autorizadas, durante su transbordo. La declaración de seguridad del envío debe incluir como mínimo los requisitos establecidos en el Adjunto correspondiente.
- (k) La Aerocivil se asegurará que el explotador de transporte aéreo comercial, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter o la naturaleza del envío, conforme al Apéndice y Adjunto al RAC 160 que correspondan.
- (l) La Aerocivil podrá establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.

CAPÍTULO M

COOPERACIÓN INTERNACIONAL

160.1200 Solicitud de otros Estados con respecto a la aplicación de controles especiales en vuelos especificados

- (a) Toda solicitud de un Estado Parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de Chicago 1944, encaminada a 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 Aerocivil para su eventual aplicación, siempre que se encuentre dentro de las competencias asignadas por la ley a la Aerocivil y se ajuste al marco legal aplicable en Colombia.
- (1) Cuando la Aerocivil deba solicitar a otro Estado la implementación de medidas de seguridad adicionales, para uno o varios vuelos específicos, efectuará las consultas correspondientes a ese otro Estado y considerará las medidas alternativas de ese otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.
- (b) La Aerocivil cooperará con otros Estados Parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional 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 Aerocivil compartirá, en la medida de lo posible y oportunamente con otros Estados contratantes, la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados.
- (d) La Aerocivil 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 Aerocivil incluirá una cláusula relativa a la seguridad de la aviación civil en los acuerdos bilaterales de transporte aéreo que celebre con otros Estados parte en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- (f) La Aerocivil 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 Aerocivil, 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. En desarrollo de esos acuerdos

colaborativos, la Aerocivil y el otro Estado, podrán establecer la información de seguridad que compartirán.

- (h) La Aerocivil podrá compartir, si otro Estado así lo solicita, los resultados de la auditoría realizada por la OACI y las medidas correctivas adoptadas por él, en la medida que resulte apropiado y acorde con su soberanía.
- (i) La Aerocivil designa a la Oficina de Comunicaciones y Relacionamento Institucional o quien haga sus veces, lo relacionado con las comunicaciones entre Estados de conformidad con lo establecido en los protocolos del área antes mencionada.

160.1205 Acuerdos bilaterales y/o regionales

- (a) La Aerocivil 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 Autoridad de Aviación Civil - 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, esa Autoridad, en la medida de lo posible, notificará previamente a la Aerocivil sobre la visita y su objetivo.
- (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 Aerocivil de la visita, indicando fechas y personas designadas para atender la misma, el alcance de la actividad y toda información pertinente que posean sobre la visita.

CAPÍTULO N

AVIACIÓN GENERAL

160.1300 Zonas de aviación general en los aeropuertos

- (a) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular donde también tengan lugar operaciones de aviación comercial no regular (taxis aéreos), aviación general, y trabajos aéreos especiales, en lo posible, destinará una zona alejada o aislada de la utilizada por la aviación comercial, para el uso de la aviación general y la aviación de trabajos aéreos especiales.
- (b) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, deberá establecer e implementar los controles que sean necesarios para evitar que desde la zona en donde opera la aviación general y la aviación de trabajos aéreos especiales, se acceda a las áreas operacionales o áreas o zonas de seguridad restringidas del aeropuerto en donde opera la aviación comercial; estos controles se implementarán sin perjuicio de las medidas que al efecto apliquen otras autoridades del Estado en el aeropuerto.
- (1) Cuando la infraestructura del aeropuerto no facilite la separación citada en los párrafos que preceden, el Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular deberá elaborar e implementar medidas y procedimientos para garantizar el control de acceso y circulación de las tripulaciones, ocupantes y demás usuarios de la aviación general y así lo establecerá en su PSA. Dichas medidas y procedimientos incluirán entre otros aspectos y cuando sea necesario, el establecimiento de flujos de circulación, acompañamiento o guía por las plataformas y demás sendas que el aeropuerto establezca y como los considere apropiados y en la medida de lo posible evite la mezcla de los pasajeros de la aviación comercial con las tripulaciones y ocupantes de las otras categorías teniendo en cuenta que se establecen restricciones de AVSEC diferentes.
- (c) El explotador de aeronaves o tenedor de espacio de un área en las zonas de aviación general que opere o funcione desde la zona de la aviación general del aeropuerto, debe cumplir con lo previsto en este RAC y el PSA de cada base en la que opere, con el fin de implementar en esa área, medidas para prevenir actos de interferencia ilícita contra la aviación civil, así como cualquier actividad incompatible con los fines de esta.

160.1305 Medidas de seguridad para la operación de aviación general en las zonas destinadas a la aviación comercial

- (a) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular ha de facilitar la normal operación de la aviación general, dado que las restricciones de elementos para llevar a bordo en las aeronaves de esas categorías son diferentes; lo anterior, sin perjuicio de los controles que deba ejecutar la Policía Nacional o demás autoridades del Estado en el aeropuerto.

160.1310 Ingreso de tripulantes y ocupantes de aeronaves de aviación general y de trabajos aéreos especiales a las áreas o zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos para el embarque

- (a) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, debe implementar medidas y procedimientos para el ingreso de los tripulantes y ocupantes de las aeronaves de aviación general y de trabajos aéreos especiales a las zonas de seguridad restringida de los aeropuertos para abordar sus aeronaves. Estas medidas y procedimientos podrán incluir la solicitud de documentos como el plan de vuelo, manifiesto de pasajeros o la declaración general, según corresponda y se confrontará con el documento de identidad expedido por un Estado, por parte del personal de seguridad del aeropuerto.

160.1315 Escoltas en aeronaves privadas

- (a) En caso de llevar escoltas o personal con armas autorizadas por la autoridad competente y/o elementos prohibidos en aeronaves de aviación general (privada, corporativa o civil del Estado), esa actividad se efectuará bajo la 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 lo siguiente:
 - (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, en 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.

160.1320 Inspección de pasajeros en el transporte aéreo comercial no regular (aerotaxis)

- (a) Los explotadores de transporte aéreo comercial no regular, establecerán medidas y procedimientos de seguridad de la aviación civil aplicables a los puntos de inspección designados a la inspección de pasajeros, cuando para el ingreso a las áreas de seguridad restringida, no se ingrese por los controles de seguridad del aeropuerto y sí por sus áreas en tenencia a cualquier título.
- (b) Para el ingreso de pasajeros de empresas de transporte público comercial no regular (Aerotaxis), cuando deban ingresar por un punto de control de acceso a cargo del aeropuerto, se debe cumplir con el siguiente procedimiento:
 - (1) Los pasajeros de empresas de transporte público comercial no regular, 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 del vuelo. Deberán dar cumplimiento al PSA en general y respetar los flujos de circulación que el aeropuerto determine conforme a su operación e infraestructura.
 - (2) La tarjeta antes indicada debe contener:
 - (i) La designación: "Tarjeta Especial de Embarque".
 - (ii) El nombre del explotador de la aeronave, indicando:
 - (A) Nombre completo de la empresa.
 - (B) Fecha y hora prevista del vuelo.
 - (C) Aeródromos de origen y destino.
 - (D) Nombre y apellido del pasajero.
 - (E) Tipo y número del documento de identidad del pasajero.
 - (3) Los explotadores de aeronaves deben conservar adecuadamente los registros de la tarjeta especial de embarque de manera que pueda ser consultada en cualquier tiempo por la autoridad aeronáutica y demás autoridades del Estado.

Nota. – Este sistema de control puede ser implementado electrónicamente.

- (4) En aquellos aeropuertos en los cuales los pasajeros de empresas de transporte público no regular (aerotaxis) ingresen por las salas de embarque de aviación comercial regular, los documentos de embarque y de identidad de los pasajeros deben ser objeto de verificación y confrontación por parte del personal de segu-

ridad 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.

CAPÍTULO O

MEDIDAS RELATIVAS A LAS ARMAS, SUSTANCIAS EXPLOSIVAS Y MATERIAS O MERCANCÍAS PELIGROSAS

160.1400 Transporte de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas

- (a) Los explotadores de aeropuertos públicos con operación comercial regular y explotadores de aeronaves comerciales deben establecer 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 los Apéndices, adjuntos que correspondan y en concordancia con lo previsto en el RAC 175 o norma que lo sustituya, según sea aplicable.
- (b) La Aerocivil se asegura que los explotadores de aeronaves comerciales transporten armas y municiones conforme se establece en el correspondiente Adjunto al RAC 160, cuando la autoridad competente haya determinado que no están cargadas, verificando la legalidad de estas y, aun así, solamente si se llevan en las bodegas de carga de las aeronaves, y en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

160.1405 Detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas, material radiactivo o sustancias ilegales

- (a) Si durante la inspección se detectan armas a las personas o vehículos o en los objetos que porten o en el equipaje de mano, se dará aviso inmediato de manera prudente a la Fuerza Pública destacada en el punto de inspección o en el aeropuerto, procedimiento que debe desarrollarse de conformidad con el Adjunto correspondiente.
- (b) En los casos en que durante la inspección se detecte algún artículo explosivo o alguno de los componentes requeridos para armar un artefacto explosivo, se dará aviso por medio prudente a la Fuerza Pública destacada en el punto de inspección o en el aeropuerto, procedimiento que debe desarrollarse de conformidad con los Adjuntos correspondientes.
- (c) Cuando el objeto o artículo detectado es una mercancía peligrosa, o cuando se sospeche de la presencia de material radiactivo, a quien corresponda, dará aviso, 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) Si durante la inspección se sospecha la presencia de alguna sustancia ilegal en la persona, vehículo, objetos que lleven consigo o en el equipaje, se dará aviso de inmediato, por modo prudente a la Fuerza Pública destacada en el punto de inspección o en el aeropuerto para que se haga cargo de las averiguaciones y constataciones pertinentes conforme con su competencia.
- (e) La dependencia de seguridad del aeropuerto debe llevar una base de datos relacionada con la detección de armas, explosivos y objetos potencialmente peligrosos para su seguimiento, de conformidad con el Adjunto correspondiente.

160.1410 Medidas especiales de control para el transporte de Líquidos, Aerosoles y Geles (LAGS) en equipaje u objetos de mano

- (a) Las medidas de restricción y control para el transporte de LAGS citadas en esta sección y previstas en el Adjunto correspondiente, aplican en sentido general y sin excepción alguna en los vuelos comerciales de categoría internacional.
- (1) La Aerocivil, podrá hacer extensiva esta restricción en vuelos de categoría nacional, conforme a la evaluación del riesgo en seguridad de la aviación civil o cuando la Aerocivil lo considere pertinente.
- (b) El transporte de líquidos, geles y aerosoles se realizará conforme a lo descrito en los Apéndices y Adjuntos correspondientes.

160.1415 Personal armado a bordo de aeronaves comerciales

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

CAPÍTULO P

CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

160.1500 Generalidades

- (a) La Aerocivil establecerá 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 Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y validando su eficacia.
- (b) El Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil incluye los siguientes aspectos:

- (1) independencia de quienes realizan las actividades de control de calidad respecto de quienes aplican las medidas previstas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil;
- (2) capacitación adecuada del personal que realiza las actividades de control de calidad;
- (3) autoridad suficiente del personal que realiza las actividades de control de calidad, para obtener toda la información necesaria para el desarrollo de sus tareas y ordenar las medidas correctivas;
- (4) un sistema confidencial de notificación que permita analizar la información de seguridad de la aviación proveniente de pasajeras/os, tripulación y personal de tierra; y
- (5) un proceso para llevar registro de los resultados de las actividades de control de calidad de la seguridad de la aviación civil y analizarlos para contribuir al efectivo desarrollo y ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, lo que comprende individualizar las causas y los patrones de incumplimiento y verificar que se hayan aplicado medidas correctivas y que se mantengan.
- (c) La Aerocivil adoptará las medidas del caso para asegurarse que la aplicación de medidas de seguridad esté sujeta a verificaciones periódicas de cumplimiento con el RAC 160, y los documentos que lo complementan o desarrollan. Igualmente, determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.
- (1) Las partes interesadas conforme con lo previsto en la sección 160.105, deben asegurarse de entregar la información que se les requiera, cuando se les solicite, en la forma en que se les solicite y prestar toda la colaboración que le permita al inspector de seguridad de la aviación civil cumplir a cabalidad con su función.
- (d) La Aerocivil practicará periódicamente actividades de control de calidad de AV-SEC (auditorías, pruebas e inspecciones) 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.
- (e) La Aerocivil adoptará las medidas pertinentes 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.
- (f) Los aeropuertos públicos con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular conforme a los Apéndices y Adjuntos al RAC 160 que correspondan, deben elaborar sus respectivos Planes de control de la calidad de la seguridad de la aviación civil, documentos que deben presentarse a la Aerocivil para su análisis y aprobación.
- (g) La Aerocivil adoptará las medidas del caso para asegurarse que las partes interesadas responsables de la implementación del RAC 160, verifiquen periódicamente el cumplimiento de la aplicación de las medidas de seguridad establecidas en los PSA y PSE, tercerizadas a proveedores externos.
- (h) La Aerocivil elaborará por escrito el manual del Inspector de seguridad de la aviación civil, con las orientaciones y guías técnicas que deben ser de obligatorio cumplimiento para el desarrollo de las actividades de control de calidad en AV-SEC.

160.1505 Objetivos del Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil

- (a) Los principales objetivos del PNCC son:
 - (1) Supervisar la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación civil por parte de los aeropuertos, explotadores de aeronaves y demás partes interesadas que desempeñen labores de seguridad de la aviación civil conforme con los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (RAC), en especial el RAC 160 y los documentos que lo desarrollan.
 - (2) Asegurar la eficacia del RAC 160, identificar las deficiencias en la normativa, en su aplicación o implementación; determinar el grado de cumplimiento, así como las medidas correctivas apropiadas, procurando la rectificación rápida y eficaz.
 - (3) Identificar aspectos de las medidas de seguridad, procedimientos de seguridad o los medios de aplicación que puedan requerir armonización o cambios en la reglamentación.

160.1510 Plan de control de calidad de aeropuerto con operación comercial regular y explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular

- (a) Los aeropuertos abiertos a la operación pública con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular de pasajeros y carga, por escrito en medio digital, se asegurarán de elaborar, mantener actualizado y aplicar un Plan de control de calidad de la seguridad de la aviación civil conforme con el PNCC, con el propósito de asegurar el cumplimiento de sus respectivos planes de seguridad; este Plan debe ser presentado a la Aerocivil para su análisis y respectiva aprobación como anexo al PSA y/o PSE.

CAPÍTULO Q

INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

160.1600 Generalidades

- (a) La Aerocivil elaborará por escrito e implementará y mantendrá actualizado el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), documento de obligatorio cumplimiento por las partes interesadas a quienes aplique, indicadas en la sección 160.105 de este RAC y estará diseñado para garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- (b) La Aerocivil adoptará las medidas del caso para asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad sean correctamente seleccionadas y para ello, 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 y se garantice que:
- (1) Posean las competencias requeridas para desempeñar sus funciones.
 - (2) Reciban la instrucción de seguridad (inicial y recurrente) de conformidad con los requisitos del Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.
 - (3) Se mantengan actualizados los registros de instrucción.
- (c) La Aerocivil, 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 PNISAC a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

160.1605 Objetivo general del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil

- (a) El objetivo general del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil es establecer los principios, políticas, condiciones y requerimientos para la selección, instrucción, entrenamiento, certificación del factor humano, así como la concientización del personal con y sin responsabilidad específica en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación civil, establecidas en el RAC 160.

160.1610 Plan de instrucción de la aviación civil de aeropuerto con operación comercial regular y explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular

- (a) Los aeropuertos abiertos a la operación pública con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular de pasajeros y carga, por escrito en medio digital, se asegurarán de elaborar, mantener actualizado y aplicar un Plan de instrucción de la seguridad de la aviación civil conforme con el PNISAC, con el propósito de cumplir con lo establecido en el RAC 160, los Apéndices y Adjuntos correspondientes; este Plan debe ser presentado a la Aerocivil para su análisis y respectiva aprobación como anexo al PSA y/o PSE.
- (b) Las organizaciones que sean aprobadas por la Aerocivil para impartir instrucción en seguridad de la aviación civil deben asegurarse de mantener las respectivas evidencias de la instrucción (básica y recurrente) y las evaluaciones posteriores de desempeño y las mismas estarán sujetas a procesos de control de la calidad.

CAPÍTULO R

MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

160.1700 Prevención

- (a) La Aerocivil 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.
- (b) La Aerocivil asegurará que cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, el aeropuerto active su plan de contingencia y adelante las coordinaciones a que haya lugar con la Fuerza Pública o quien corresponda, para que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos. Se coordinará y notificará previamente al explotador de la aeronave, que se va a realizar la inspección.
- (c) La Aerocivil 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 y estaciones aeronáuticas.
- (d) La Aerocivil asegurará que los aeropuertos públicos con operación comercial regular y explotadores de aeronaves comerciales regulares conforme con los Apéndices y Adjuntos al RAC 160 que correspondan, prepararán planes de contingencia asignando recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

- (1) Otras partes interesadas conforme al RAC 160.105, diferentes a los aeropuertos públicos y explotadores de aeronaves comerciales regulares, deben dar cumplimiento a los planes de contingencia de los aeropuertos en los que operan y en los que ocupen espacios.
- (e) Los planes de contingencia son de carácter restringido para conocimiento exclusivo de quienes deban participar en su activación y desarrollo, y únicamente se darán a conocer a cada uno, los apartes de su directa competencia.
- (f) La Aerocivil asegurará que se cuente con personal autorizado y debidamente capacitado disponible para que preste servicios a la aviación civil cuando se sospeche que pueda ocurrir un acto de interferencia ilícita en la aviación civil; pero si el acto ocurre, el personal será provisto por la Fuerza Pública conforme se disponga en el Plan Nacional de Contingencia.
- (g) La Aerocivil conforme con lo establecido en el Plan Nacional de Contingencia y los Apéndices y Adjuntos que apliquen notificará en forma práctica y oportuna a las autoridades que corresponda toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita, adoptando las medidas aplicables para la protección de dicha información y que esta sea de conocimiento exclusivo de las personas que requieren conocerla para su atención.
- (h) Todas las partes interesadas conforme al RAC 160.105, tienen la obligación de informar a la dependencia responsable de la seguridad de la aviación civil en la Aerocivil, sobre la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita en el menor tiempo posible, por el medio más expedito y garantizando la seguridad de la información.

160.1705 Respuesta

- (a) La Aerocivil, con la participación de la Fuerza Pública, de otras autoridades y en coordinación con otras partes interesadas conforme al RAC 160.105, responsables de atender la contingencia, según sea necesario, adoptará las medidas que sean apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros, ocupantes 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 Aerocivil recabará 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.
- (c) La Aerocivil proporcionará asistencia a la aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tales como: ayudas para la navegación aérea, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.
- (d) La Aerocivil adoptará 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.
- (1) Si la aeronave aterriza en territorio colombiano, hará las respectivas consultas con el Estado del explotador de esta última, y notificará 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 Estado de matrícula, respecto de otros Estados, donde se dirija o aterrice una aeronave, cuando se tenga conocimiento que ha sido objeto de interferencia ilícita.
- (e) La Aerocivil notificará 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:
- (1) Ambos Estados mencionados.
 - (2) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones.
 - (3) Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes.
 - (4) Cada Estado cuyos ciudadanos se tenga noticia de que se encuentran en la aeronave, y
 - (5) La Organización de Aviación Civil Internacional.
- (f) La Aerocivil podrá distribuir la información recibida conforme al párrafo (b) 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.
- (g) La Aerocivil en la medida de lo posible, cooperará con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. 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 Aerocivil podrá requerir la cooperación, experiencia y capacidad del Estado del

explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

160.1710 Intercambio de información y notificación

- (a) La Aerocivil proporcionará a la OACI la información relacionada con los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita lo antes posible, una vez resuelto el caso.
- (b) La Aerocivil podrá 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.
- (c) Cuando se presente un acto de interferencia ilícita en Colombia, la dependencia designada como autoridad en seguridad de la aviación civil de la Aerocivil, reevaluará los controles y procedimientos de seguridad y oportunamente, adoptar las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos.

160.1715 Plan Nacional de Contingencia – protocolo de actuación nacional contra actos de interferencia ilícita

- (a) La Aerocivil juntamente con el Comité Técnico de la Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil, elabora y actualiza el Plan o Protocolo Nacional de Contingencia para dar respuesta a los actos de interferencia ilícita.
- (b) La Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial de Seguridad de la Aviación Civil (CISAC), se asegura de presentar el Plan o Protocolo Nacional de Contingencia, para dar respuesta a los actos de interferencia ilícita y sus actualizaciones a la CISAC para la aprobación.
- (c) El Plan o protocolo nacional de contingencia es de conocimiento limitado, exclusivo de las entidades o instituciones del Estado que conforman la CISAC y demás organizaciones que de forma específica deban participar en su activación o desarrollo.
- (d) La Secretaría Técnica de la CISAC dará a conocer a los aeropuertos públicos únicamente, los aspectos pertinentes del Plan o Protocolo Nacional de Contingencia que sean necesarios que estos conozcan para su aplicación, en caso de presentarse un acto de interferencia ilícita.

160.1720 Plan de contingencia de aeropuerto con operación comercial regular y explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular.

- (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 (PCA), concordante con el Plan Nacional de Contingencia y lo previsto en los Apéndices y Adjuntos al RAC 160 que correspondan.
- (b) El PCA 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, por los funcionarios de las autoridades encargadas del manejo de la crisis y por los organismos de socorro, cada uno en lo de su competencia.
- (c) Los aeropuertos abiertos a la operación pública con operación comercial regular presentarán por escrito en medio digital su PCA, donde establecerán las medidas relativas para hacer frente a los actos de interferencia ilícita, conforme con lo previsto en el RAC 160 y los Apéndices y Adjuntos que lo complementan y desarrollan. Este Plan debe ser presentado a la Aerocivil para su análisis y respectiva aprobación como anexo al PSA.
- (d) En el Plan, 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, quienes participarán igualmente en los ejercicios de seguridad (simulacros), entre ellos, sin limitarse a:
 - (1) La Aerocivil 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.
 - (4) Representantes de los explotadores de aeronaves.
 - (5) Servicios de tránsito aéreo.
 - (6) Fuerzas Militares con jurisdicción en el área donde se ubica el aeropuerto.
 - (7) Servicios de extinción de incendios (del aeropuerto y/o estructurales), y
 - (8) Sanidad aeroportuaria, servicios médicos y hospitales.
- (e) En el PCA deben 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 PCA 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 su zona de influencia del aeropuerto cuando puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita.
- (f) El gerente, administrador aeroportuario o gerente de concesionario 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 (simulacros), así como la atención de una contingencia real.
 - (3) Los recursos (médicos, sociales entre otros) que demande la atención de la contingencia.
- (g) El explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial regular debe asegurarse de elaborar, implementar y mantener actualizado un Plan de contingencia concordante con el PCA y lo previsto en los Apéndices y Adjuntos al RAC 160 que corresponden; este Plan debe ser presentado a la Aerocivil para su análisis y respectiva aprobación como anexo al PSE.

El explotador de aeronaves debe asegurarse de garantizar:

- (1) La instrucción requerida por el personal que labora en centrales de comunicaciones, conmutadores y demás áreas, 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 (simulacros) en los que participe, así como la atención de una contingencia real en lo de su competencia.
- (3) Los recursos (médicos, sociales entre otros) que demande la atención de la contingencia en lo de su competencia.
- (h) Los explotadores de aeronaves de aviación general deben disponer de aquello que sea requerido por la Aerocivil, en el Plan Nacional de Contingencia y los planes de contingencia de los aeropuertos en que operan, para la atención a un acto de interferencia ilícita o la realización de ejercicios de seguridad conforme con el Adjunto respectivo.

160.1725 Punto de estacionamiento aislado de aeronaves

- (a) El Gerente, Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario de un aeropuerto público con operación comercial regular, deben desarrollar lo referente al *punto zulu* en sus planes de seguridad y contingencia tal como se establece en los Apéndices y Adjuntos que corresponden.

160.1730 Tratamiento de artefactos o sustancias sospechosas

- (a) Las partes interesadas conforme al RAC 160.105 a quienes les compete, deben desarrollar lo referente al tratamiento de artefactos o sustancias sospechosas en sus planes de seguridad y contingencia tal como se establece en los Apéndices y Adjuntos que corresponden.

160.1735 Centro de operaciones de emergencia (COE)

- (a) Los aeropuertos deben desarrollar lo referente al COE y demás detalles para la atención de una contingencia en su PSA y Plan de contingencia, tal como se establece en los Apéndices y Adjuntos que corresponden.

160.1740 Ejercicios de seguridad (simulacros)

- (a) Con el fin de garantizar el aprestamiento del personal que debe intervenir y tomar decisiones en los distintos sucesos de interferencia ilícita, el Gerente o el Administrador aeroportuario o el Gerente del concesionario, garantizarán la realización de ejercicios de seguridad (simulacros) conforme con los Apéndices y Adjuntos que correspondan.
 - (1) Los aeropuertos con operación comercial regular de categoría internacional realizarán los simulacros de escritorio 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.
 - (2) Los aeropuertos con operación comercial regular únicamente de categoría nacional realizarán simulacros de escritorio una (1) vez al año y simulacros totales, los cuales deberán realizar por lo menos una (1) vez cada tres (3) años.
 - (3) Los aeropuertos deberán considerar variar los escenarios de amenaza en la realización de sus ejercicios y propender por la participación de diferentes partes interesadas conforme a la sección 160.105 dentro del aeropuerto, y como lo establece el Apéndice y Adjuntos correspondientes, de forma tal que se garantice la preparación para hacer frente a diferentes actos de interferencia ilícita por parte de la población aeroportuaria que deba participar en la activación y desarrollo del plan de contingencia.
- (i) Previo a la realización de un simulacro total, los aeropuertos deberían considerar realizar simulacros preparatorios parciales de escritorio y en la medida de lo posible, en tiempo real en los que se ponga a prueba la pertinencia de los protocolos de actuación y que estos estén apropiadamente contruidos, midan tiempos de reacción entre otros aspectos, por áreas o entidades que deban participar en la ac-

tivación y desarrollo del plan de contingencia, tal como lo establece el Apéndice y Adjuntos que correspondan.

- (b) Tanto los explotadores de aeronaves, tenedores de espacio y otras partes interesadas en un aeropuerto deben participar activamente en los simulacros de contingencia que organice, coordine y active el aeropuerto, conforme a el Adjunto correspondiente.

Nota. – Un explorador de aeronaves, tenedor de espacio y otra parte interesada a cualquier título no podrá realizar por sí solo un simulacro de contingencia total, sin que ese ejercicio sea coordinación por el aeropuerto quien es el responsable por la seguridad de aviación civil.

160.1745 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 Aerocivil.
- (b) El Director General de la Aerocivil determinará los medios, oportunidad y contenidos de las notificaciones que deben realizarse a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al Estado de matrícula de la aeronave involucrada y Estado del explotador de la aeronave; Estados cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes, estén lesionados o hayan muerto y a los Estados cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran a bordo de la aeronave involucrada en un acto de interferencia ilícita.
- (c) La notificación del hecho a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se hará en el formato establecido para tal fin por esta organización y en lo posible, dentro los treinta (30) días siguientes a la ocurrencia del acto de interferencia ilícita.
- (d) Las partes interesadas conforme a lo previsto en el RAC 160.105, tan pronto conozcan de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, deben asegurarse de informarlo a la dependencia de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) designada como autoridad de seguridad de la aviación civil por el medio más seguro y expedito del cual se disponga; adicionalmente suministrar, la información disponible y toda aquella que le sea requerida en tiempo y modo establecido por la Autoridad Aeronáutica.

160.1750 Evaluación del acto de interferencia ilícita y de ejercicios de seguridad (simulacros) por el aeropuerto

- (a) Con posterioridad a cada amenaza o a la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita o la realización de un simulacro, 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 para reevaluar los controles y procedimientos y adoptar las medidas necesarias, a fin de subsanar los puntos débiles y evitar la repetición del hecho, acciones que adelantará con el aval de la Aeronáutica Civil (Aerocivil), conforme a los Apéndices y Adjuntos que correspondan.

160.1755 Evaluación de riesgos

- (a) Las partes interesadas conforme al RAC 160.105 a quienes les compete, deben desarrollar lo referente a la evaluación de riesgos de los Adjuntos que corresponden.

CAPÍTULO 5

INFORMACIÓN DELICADA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

160.1800 Restricción y protección de la información

- (a) La Aerocivil establecerá las medidas y procedimientos del caso para proteger apropiadamente la información de seguridad de la aviación que genere o gestione.
- (b) Las partes interesadas conforme con lo previsto en la sección 160.105, organizaciones que desarrollen procesos o procedimientos de seguridad de la aviación civil o vinculada con estos, deben adoptar las medidas que sean necesarias para asegurarse que la información delicada relacionada con la seguridad de la aviación civil, sea de conocimiento exclusivo de las personas dentro de su organización que requieren esa información para el desempeño de sus atribuciones y, por consiguiente, estarán previamente autorizadas para acceder a la misma. Deben proteger apropiadamente la información de seguridad que generen en el desarrollo de su actividad, información que puede ser requerida por la Aerocivil.
- (1) En los PSA o PSE, deben describir las medidas de protección que implementan para salvaguardar toda información delicada de seguridad de la aviación civil de conformidad con los Adjuntos correspondientes.
- (c) La información delicada, 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 relacionada con la seguridad de la aviación civil.

- (d) La Aerocivil y las partes interesadas conforme a la sección 160.105 deben asegurarse de establecer las medidas para garantizar que las personas autorizadas, con acceso a información delicada relacionada con la seguridad de la aviación civil, no revelen dicha información a personas no autorizadas.

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

- (1) La Aerocivil identificará la información delicada 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 Aerocivil reciba información delicada 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.
- (f) Los documentos catalogados como información pública reservada (adjuntos, anexos y apéndices) que hacen parte del RAC 160 o que se encuentran enunciados dentro de su texto, son de estricto cumplimiento para los explotadores y/o terceros interesados u obligados, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 2.14 del Anexo 17 de la OACI y su Documento 8973 “Manual de Seguridad de la Aviación”.

160.1805 Uso, conservación, custodia y acceso a los registros o grabaciones del CCTV

- (a) Las partes interesadas conforme con lo previsto en el RAC 160.105 en su Plan de seguridad, deben establecer un procedimiento que:

- (1) Defina los criterios para la clasificación, uso, conservación, consulta, custodia y acceso a los registros o grabaciones del circuito cerrado de televisión (CCTV).
- (2) Adopte las medidas para asegurar la entrega inmediata de la información contenida en las videograbaciones a los inspectores de seguridad de la aviación civil e investigadores de accidentes de la Aerocivil cuando o requieran en ejercicio de sus funciones.
- (3) Permitirá 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.

- (1) 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.

- (c) Cuando una parte interesada 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.

- (d) 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.

- (e) 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.

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.

- (f) Salvo lo previsto en el párrafo (b) (1) anterior, las grabaciones que se conserven en los sistemas de CCTV analógicos o IP deberán mantenerse por un tiempo mínimo de treinta (30) días calendario, sin afectar la calidad.

- (g) La Aerocivil establecerá las medidas y controles necesarios para garantizar que las videograbaciones obtenidas de sus sistemas de video vigilancia instalados en las estaciones aeronáuticas sean utilizadas de forma exclusiva para el desarrollo de sus funciones como autoridad de aviación civil o cuando medie orden judicial y que estas no serán divulgadas para otros fines.

CAPÍTULO T

SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

160.1900 Protección de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

- (a) La Aerocivil adoptará las medidas del caso para asegurarse que el proveedor de servicios a la navegación aérea y sus dependientes que opera en Colombia, establezcan y apliquen medidas de seguridad apropiadas para cumplir los requisitos contenidos en RAC 160 y los documentos Adjuntos que lo complementan y desarrollan.
- (b) 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 la seguridad con la Fuerza Pública.
- (c) Además de la protección de la Fuerza pública, (Fuerzas militares y Policía Nacional de Colombia), la Aerocivil 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, asegurándose que las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos para la protección de dichas instalaciones sean apropiadas, garantizando el mantenimiento de esa infraestructura, tanto alojamientos para el personal de la Fuerza Pública acantonado en el sitio para su protección como para el personal de la empresa de seguridad privada contratada si los hubiere.
- (d) El gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario o entes territoriales será responsable de la protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados dentro del perímetro del aeropuerto o en su zona de influencia y que estén al servicio de la operación o la navegación aérea para el aeropuerto, será realizada a través de los esquemas de seguridad del aeropuerto.

CAPÍTULO U

CIBER-SEGURIDAD

160.2000 Medidas relativas a las ciber-seguridad

- (a) La Aerocivil se asegurará de que los aeropuertos con operación comercial regular, explotadores de aeronaves comercial regular, proveedores de Servicios CNS/ATM/MET/ENE, proveedor de servicios de tránsito aéreo ATSP y demás partes interesadas definidas en este Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil u otra documentación nacional referente a seguridad de la aviación civil, identifiquen sus sistemas de tecnología de la información, Tecnologías operativas y su infraestructura crítica datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil, y que en función de una evaluación de riesgos elaboren y lleven a la práctica las medidas y los controles a nivel de ciberseguridad que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita asociados a las ciberamenazas.
- (b) Conforme con lo previsto en el RAC 160, los aeropuertos públicos con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular en sus PSA y PSE, establecerán las medidas relativas a los controles a nivel de seguridad de la información y ciberseguridad contra los actos de interferencia ilícita asociado a las ciberamenazas y notificación de incidentes de conformidad con la Directiva vinculante de Ciberseguridad.
- (c) Según corresponda y de acuerdo con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades nacionales correspondientes, la Aerocivil podrá asegurarse de que las medidas aplicadas y los controles de ciberseguridad adoptados protejan, según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos identificados.
- (d) Los aeropuertos públicos con operación comercial regular y los explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular, identificarán los sistemas de tecnología de la información, Tecnologías operativas y su infraestructura que revistan carácter crítico, las amenazas y vulnerabilidades que los afectan y, diseñarán medidas de protección y controles a nivel de ciberseguridad que deben quedar consignados en el respectivo plan de Ciberseguridad o en el documento que haga sus veces.
- (1) Con el fin de garantizar la preparación del personal encargado de intervenir y tomar decisiones ante un incidente cibernético, así como verificar la eficacia del plan de ciberseguridad; los aeropuertos con operación comercial regular, explotadores de aeronaves de transporte aéreo comercial regular, y demás partes interesadas definidas en este Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, deberán realizar simulacros de eventos de ciberseguridad al menos una vez al año, de acuerdo con la Directiva vinculante correspondiente.

Nota. – Las ciberamenazas que trata el numeral 4.9 del anexo 17 al Convenio de Chicago, está incluido dentro del concepto de ciberseguridad que trata el presente capítulo y lo desarrolla de manera amplia y suficiente la Directiva vinculante de Ciberseguridad.

CAPÍTULO V

INNOVACIÓN, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

160.2100 Medidas relativas a la innovación, investigación y desarrollo

- (a) La Aerocivil 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 Aerocivil podrá garantizar que, en la adquisición de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.

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).

- (c) La Aerocivil podrá considerar la implementación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos.

CAPÍTULO W

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (SeMS)

160.2200 Generalidades

- (a) Los Aeropuertos con operación comercial regular internacional deben asegurarse de:
- Documentar, implementar y mantener un Sistema de Gestión de la seguridad de la aviación civil (SeMS) conforme con lo previsto en este RAC los Adjuntos que correspondan, con el propósito de gestionar apropiada y sistemáticamente los riesgos de seguridad de la aviación civil originados en sus operaciones, y en la medida de lo posible integrado con los otros sistemas de gestión que disponga.
 - Adoptar las medidas del caso para la revisión y actualización periódica del (SeMS)

CAPÍTULO X

EQUIPOS Y SISTEMAS DE APOYO A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

160.2300 Criterios de implementación de equipos de seguridad

- (a) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto con operación comercial regular, de acuerdo con la evaluación de riesgo, las características de su operación y las innovaciones tecnológicas, debe implementar los equipos y sistemas de seguridad que coadyuven al cumplimiento del RAC 160 y 209 o la norma que lo sustituya.

Nota. – Los equipos de seguridad de la aviación civil, entre otros, se refieren a:

- Circuitos Cerrados de televisión (CCTV).
 - Detectores de metales.
 - Equipo o software detector de radiación.
 - Equipos detectores de trazas de explosivos.
 - Escáneres corporales.
 - Máquinas de rayos X.
 - Rayos X basados en algoritmos.
 - Sistema de controles de acceso (tarjeta y/o biométrico).
 - Sistema de manejo de equipajes.
 - Sistemas automatizados de detección de explosivos para equipaje de mano.
 - Sistemas de detección de explosivos líquidos
 - Sistemas de sensorización perimetral, y
 - Cualquier otro equipo o sistemas de tecnología avanzada que puedan servir de apoyo a la seguridad de la aviación civil y que sean aprobados por la Aerocivil.
- (b) El Gerente, administrador aeroportuario o gerente del concesionario de un aeropuerto con operación comercial regular y/o el explotador de aeronaves de transporte aéreo comercial, en lo relativo al mantenimiento, calibración y plan de mantenimiento con su registro y aplicación de los protocolos de equipos y demás aspectos, deben desarrollarlos e implementarlos conforme con los Adjuntos y demás documentos referentes a tecnologías aplicadas a AVSEC.
- (c) Los aeropuertos con operación aérea de categoría internacional, para su operación internacional, y los explotadores aéreos de carga para su operación de cate-

goría internacional, deberán contar con tecnología apropiada para la detección de explosivos.

160.2305 Comprobación de mantenimiento y calibración periódica

- (a) Las partes interesadas conforme con lo previsto en la Sección 160.105 que cuenten con equipos y sistemas de apoyo a la seguridad de la aviación civil, deben asegurarse de:
- (1) Establecer un plan de mantenimiento donde se garantice que cada equipo y/o sistemas de seguridad de la aviación civil, mantienen la calibración durante todo el tiempo en que estén siendo operados, conforme con las especificaciones técnicas del fabricante de estos, conservando sus respectivos registros de calibración y verificación de la calibración, por un lapso no inferior al que se establece en el Adjunto correspondiente.
 - (2) Obtener los elementos de prueba ensayo, garantizando que el equipo funcione de conformidad con las especificaciones de diseño y operación establecidos por el fabricante en sus respectivos manuales y lo determinado en el Adjunto correspondiente.
 - (3) Todo equipo que se utilice en controles de seguridad de la aviación civil cumpla satisfactoriamente con las pruebas de ensayo determinadas, cada vez que se active o entre en servicio.

160.2310 Mantenimiento de equipos y sistemas de seguridad

- (a) Las partes interesadas conforme con lo previsto en la Sección 160.105 a quienes compete, deben asegurarse de que:
- (1) 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.
 - (b) El aeropuerto con operación comercial regular y/o el 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 y 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, debe asegurarse la funcionalidad y en lo que respecta al mantenimiento correctivo, recuperar la funcionalidad del equipo.

160.2315 Plan de mantenimiento de los equipos de seguridad.

- (a) Las partes interesadas conforme con lo previsto en la Sección 160.105 a quienes compete, deben 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; este Plan debe contener como mínimo lo establecido en el Adjunto correspondientes, el cual debe estar disponible para cuando la autoridad en materia de seguridad de aviación civil lo requiera, ajustarse y actualizarse cuando esta lo considere pertinente.

CAPÍTULO Y

TRANSPORTE DE MUESTRAS Y ÓRGANOS CON FINES DE TRASPLANTE, SANGRE Y HEMOCOMPONENTES CON FINES DE TRANSFUSIÓN Y TRANSPORTE DE RESTOS HUMANOS

160.2400 Medidas relativas al transporte de órganos y el transporte de muestras y órganos con fines de trasplante, sangre y hemocomponentes con fines de transfusión y transporte de restos humanos

- (a) Los aeropuertos y los explotadores de aeronaves establecerán en sus planes de seguridad lo relativo a los procedimientos que implementarán para facilitar el desarrollo de lo contenido en el Adjunto al RAC 160, que presenta las medidas de seguridad para el transporte de muestras y órganos con fines de trasplante, sangre y hemocomponentes con fines de transfusión y transporte de restos humanos, vacunas, cuando ese transporte se realice por el aeropuerto y cuando el explotador aéreo acepte transportarlo, lo inmediatamente anterior debe estar desarrollado de acuerdo con el Adjunto al RAC 160 correspondiente.

Artículo 2°. Las disposiciones de los Reglamentos Aeronáutico de Colombia que no hayan sido expresamente modificadas con este acto administrativo continuarán vigentes conforme a su texto preexistente.

Artículo 3°. Una vez entrada en vigor del presente acto administrativo, los explotadores, terceros o personas que se encuentren obligados a cumplir las condiciones establecidas en la norma RAC 160, tendrán un año como término transitorio para acogerse a las disposiciones aquí determinadas.

Artículo 4°. Una vez publicada en el *Diario Oficial*, incorpórense las disposiciones modificadas con la presente resolución en la versión oficial de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, publicada en la Página web www.aerocivil.gov.co.

Artículo 5°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga toda disposición que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dada en la ciudad de Bogotá, D. C., a 31 de enero de 2025.

El Director General,

Sergio París Mendoza.

(C. F.)

RESOLUCIÓN NÚMERO 00190 DE 2025

(enero 31)

por la cual se modifica la norma RAC 210 “Telecomunicaciones Aeronáuticas” de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

El Director General de la Aeronáutica Civil (Aerocivil), en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en los artículos 1782 y 1787 del Código de Comercio y el artículo 48 inciso segundo de la Ley 105 de 1993, en concordancia con lo establecido y modificado por los artículos 2° y 4° numeral 14 del Decreto número 1294 de 2020.

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el artículo 2° del Decreto número 1294 de 2021, concordante con el artículo 1782 del Código de Comercio, la Aeronáutica Civil (Aerocivil) es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional para regular, certificar, vigilar y controlar, en materia aeronáutica a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello.

Que la Aerocivil, como Autoridad Aeronáutica de la República de Colombia, en cumplimiento del mandato contenido en el artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y facultada por el artículo 1782 del Código de Comercio y el artículo 5° del Decreto número 260 de 2004 modificado por el Decreto número 823 de 2017, y modificado por los artículos 2° y 4° del Decreto número 1294 de 2020 ha expedido los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) de los cuales hace parte el RAC 210 “Telecomunicaciones Aeronáuticas”.

De conformidad con el artículo 3° del Decreto número 1029 de 1998, corresponde a la Aeronáutica Civil establecer los sistemas de telecomunicaciones y los controles requeridos para satisfacer las necesidades esenciales de la navegación aérea, tales como sistemas de seguridad para búsqueda y salvamento, estaciones de control aeroportuarias, seguridad de la vida humana en el espacio aéreo, seguridad de la navegación, movimiento de aeronaves en condiciones de seguridad y confiabilidad, y radionavegación y ayudas a la navegación aérea, sistemas tales que forman parte de la infraestructura aeronáutica de telecomunicaciones y de ayudas a la navegación aérea de conformidad con la definición dada por el artículo 1808 del Código de Comercio al referirse a ellos como el “conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea”.

Que, para mantener la debida uniformidad entre la norma colombiana en materia de Telecomunicaciones Aeronáuticas con las recomendadas al respecto por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es necesario modificar la norma RAC 210 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, para armonizar su contenido con las últimas enmiendas al Anexo 10 OACI y en concordancia con el LAR 210, de las cuales, la enmienda Número 93-92 de este anexo se refiere entre otros asuntos, a la incorporación de disposiciones nuevas/revisadas sobre Radioayudas para la navegación, Procedimientos de comunicaciones, incluso los que tienen categoría de PANS, Sistemas de comunicaciones, entre otras disposiciones enmendadas.

Que la Aerocivil, en armonización con las últimas recomendaciones dadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), incluye dentro del RAC 210 la regulación en temas de ciberseguridad con el fin de armonizar la Estrategia de ciberseguridad de la aviación civil.

Que, mediante el Decreto número 1294 del 14 de octubre de 2021 se modificó la estructura orgánica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), adoptando conforme a su artículo 5° una nueva estructura para el desarrollo de sus funciones.

Que, en desarrollo de la nueva estructura orgánica adoptada mediante el Decreto número 1294 del 14 de octubre de 2021, mediante la Resolución número 0354 del 21 de febrero de 2022 se crearon los nuevos grupos de trabajo y se asignaron las correspondientes responsabilidades.

Que, es necesario actualizar las dependencias referidas en la norma RAC 210 y ajustarla a la nueva estructura orgánica de que trata el artículo 5° del Decreto número 1294 del 14 de octubre de 2021 en concordancia las responsabilidades asignadas a los grupos de trabajo creados mediante la Resolución número 0354 del 21 de febrero de 2022.

Esta resolución cumplió con la Ley 1437 de 2011 artículo 8° numeral 8, fue publicada en la página web de la Aerocivil en los días 15 de noviembre de 2024 al 21 de noviembre de 2024.