

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO  
FUERZA AEROSPACIAL COLOMBIANA



Todas las modificaciones Y ENMIENDAS estas subrayadas en color azul. Para sus observaciones

## RACAE 160

### SEGURIDAD Y DEFENSA DE LA AVIACIÓN DE ESTADO



Enmienda 01

Resolución No. XXXX Del XX de XX de XX  
Diario Oficial No. XXXX Del XX de XX de XX

## RACAE 160

### SEGURIDAD Y DEFENSA PARA LA AVIACIÓN DE ESTADO

El presente RACAE 160, fue adoptado mediante Resolución No. XXXX del XXX de XXX de XXX. Publicado en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. XXX del XXX de XXX de XXX y se incorpora al Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado – RACAE. derogando el RACAE 160 adoptado mediante Resolución 001 del 30 de julio de 2020.

El RACAE 160, fue adoptado mediante Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020, publicado en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. 51.461 del 08 de octubre de 2020.

La décima parte: “Seguridad física para la protección” del Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado” (RACAE) FAC 3-17-0 Primera Edición (Público), fue DEROGADA conforme al artículo segundo de la Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020, con trámite de publicación en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia.

#### DETALLE DE ENMIENDAS DEL RACAE 160

Enmienda Número	Origen	Tema	Adoptada/ Surte efecto
Edición Original	Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado” (RACAE) FAC 3-17-0 Primera Edición (Público)	La décima parte: “Seguridad física para la protección”	<p><b>Adopción</b> Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020, publicado en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. 51.461 del 08 de octubre de 2020.</p> <p><b>Surte Efecto.</b> 30 de julio de 2020</p>
1 enmienda Original	Necesidad Aviación de Estado.  Armonización con <b>ANEXO 17 OACI, DOCUMENTO 8973 OACI y RAC 160, “SEGURIDAD DE AVIACION CIVIL”.</b>	Deroga el El RACAE 160 adoptado mediante Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020, publicado en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. 51.461 del 08 de octubre de 2020.	Resolución No. <b>XXX</b> del <b>XX</b> de <b>XXX</b> de <b>XXXX</b> , publicado en el Diario Oficial de la Imprenta Nacional de Colombia No. <b>XXXX</b> del <b>XX</b> de <b>XXX</b> de <b>XXXX</b> .

## TABLA DE CONTENIDO

Preámbulo.....	7
CAPÍTULO A. Generalidades .....	8
160.001 Definiciones y Abreviaturas .....	8
CAPÍTULO B. Disposiciones Generales .....	16
160.101 Objetivo .....	16
160.105 Principios de la Seguridad de la Aviación de Estado.....	16
160.110 Obligatoriedad.....	17
160.115 Campo de aplicación .....	18
160.120 Seguridad y facilitación.....	18
CAPÍTULO C. Cooperación Internacional.....	19
160.201 Solicitud de otros Estados respecto de la aplicación de controles especiales en vuelos especificados. ....	19
160.205 Equipos de investigación y desarrollo.....	19
CAPÍTULO D. Organización, Autoridades y Responsabilidades.....	20
160.301 Generalidades.....	20
160.305 Autoridades y responsabilidades en materia de seguridad de la Aviación de Estado.....	21
160.310 Protección a la información de seguridad de la Aviación de Estado.....	23
CAPÍTULO E. Operaciones de Seguridad en los Aeródromos de la Aviación de Estado .....	24
160.401 Generalidades.....	24
160.405 Plan de Seguridad en los Aeródromos Militares.....	24
160.410 Obligación del Aeródromo Militar .....	25
160.415 Elaboración, aprobación, modificación y actualización del Plan de Seguridad de Aeródromos de la Aviación de Estado.....	25
160.420 Responsabilidades de Seguridad en los Aeródromos de la Aviación de Estado.....	26
160.425 Responsabilidades del personal encargado de la seguridad de la Aviación de Estado.....	27
160.430 Reunión de seguridad en el Aeródromo de la Aviación de Estado.....	30
160.435 Asistentes a la Reunión de seguridad de un Aeródromo Militar.....	31
160.440 Funciones generales de la reunión de seguridad del Aeródromo de la Aviación de Estado .....	32
160.445 Requisitos de Infraestructura para la seguridad de la Aviación de Estado .....	32
CAPÍTULO F. Control de las medidas de Seguridad de la Aviación de Estado.....	33

160.501 Generalidades.....	33
160.505 Protección de las instalaciones y servicios para la navegación área.....	33
<b>CAPÍTULO G. Sistema de Seguridad Física.....</b>	<b>34</b>
160.601 Concepto de sistema de seguridad física .....	34
160.605 Objetivo .....	34
160.610 Prioridades de seguridad física de los recursos aeronáuticos del Estado.....	34
160.615 Medidas de seguridad física.....	35
(a) Medidas activas	
(b) Medidas pasivas	
160.620 Área o zona de seguridad restringida .....	38
160.625 Control de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringida.....	39
160.625-1 Ingreso a las áreas de seguridad restringida por parte de autoridades públicas colombianas y extranjeras. ....	40
160.625-2 Sistema de identificación, control de ingreso y permiso para ingreso al aeródromo de la Aviación de Estado .....	41
160.630 Verificación de antecedentes para toda persona a quien se otorgue acceso a zonas de seguridad restringidas dentro del aeródromo de la Aviación de Estado. ....	43
160.635 Medidas relativas al control de acceso .....	43
160.640 Control e Inspección de vehículos .....	44
160.640-1 Control de seguridad de la Aviación de Estado para vehículos y sus ocupantes.....	44
160.640-2 Medidas de seguridad para los vehículos de transporte de valores .....	45
160.640-3 Registro del ingreso de vehículos .....	45
160.640-4 Control de seguridad de la Aviación de Estado sobre los vehículos destinados al rescate, salvamento, extinción de incendios, operaciones, seguridad de la aviación civil, sanidad y demás vehículos destinados a operaciones en plataforma. ....	45
160.640-5 Exenciones especiales a la inspección de vehículos .....	45
160.640-6 Requisitos mínimos de infraestructura, tecnología y equipamiento en puntos de control de acceso vehicular .....	46
160.640-7 Ingreso de vehículos de funcionarios públicos a los aeródromos de la Aviación de Estado .....	46
160.645 Ingreso de los tripulantes a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeródromo de la Aviación de Estado .....	47
160.650 Medidas relativas a la seguridad física de los recursos aeronáuticos del Estado .....	47
160.655 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano .....	48
160.655-1 Inspección de pasajeros y su equipaje de mano.....	48
160.655-2 Inspección de las personas y sus objetos .....	49
160.655-3 Inspección a servidores públicos de las autoridades de control, vigilancia, policivas, militares o judiciales. ....	50
160.655-4 Oposición a la requisa (revisión manual) o a la inspección (revisión técnica) de la	

persona, del equipaje u objetos de mano.....	50
160.655-5 Control de pasajeros, equipajes de mano inspeccionados y personas en general, en las áreas o zonas de seguridad restringida .....	50
160.655-6 Medida extraordinaria de inspección de pasajeros, tripulaciones, empleados y equipaje de mano en salas de embarque o previos al embarque.....	51
160.655-7 Restricción especial de equipaje de mano .....	52
160.655-8 Ingreso de pasajeros a las áreas de seguridad restringida.....	52
160.655-9 Documentos de identificación válidos para pasajeros.....	53
160.655-10 Recurso humano y material en los puntos de inspección. (Control acceso) .....	54
160.655-11 Medidas relativas al equipaje de bodega.....	54
160.660 Medidas relativas a la carga y otros artículos .....	55
160.660-1 Control de la carga, paquetes de mensajería y encomiendas.....	56
160.665 Categorías especiales de pasajeros o personas en general.....	60
160.665-1 Medidas de seguridad aplicables a categorías especiales .....	60
160.665-2 Requerimientos mínimos para el transporte de personal en condiciones jurídicas especiales .....	61
160.665-3 Exenciones especiales.....	65
160.665-4 Personal de los EAE armado a bordo de aeronaves.....	65
160.670 Medidas relativas al ciberterrorismo.....	65
160.675 Medidas relacionadas a la Ciber-seguridad.....	66
 CAPÍTULO H. Métodos para hacer frente a los Actos de Interferencia Ilícita en la Aviación de Estado .....	 66
160.701 Prevención .....	66
160.705 Plan nacional de contingencia y respuesta a los actos de interferencia ilícita .....	67
160.710 Plan de Defensa (o su equivalente ) del aeródromo de la Aviación de Estado .....	68
160.715 Evaluación de amenazas .....	69
160.720 Respuesta .....	69
160.725 Punto de estacionamiento aislado de aeronaves (Punto “Zulu”).....	70
160.730 Tratamiento de artefactos o sustancias sospechosas.....	70
160.735 Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando móvil .....	71
160.740 Ejercicio de seguridad (Ensayos del Plan de Reacción) .....	72
160.745 Comunicación de actos de interferencia ilícita en la Aviación de Estado.....	72
160.750 Intercambio de información.....	73
160.755 Evaluación del acto de interferencia ilícita por el aeródromo de la Aviación de Estado .....	73
 CAPÍTULO I. Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación de Estado .....	 73

160.800 Obligación .....	73
160.805 Evaluación de riesgos y vulnerabilidad de la seguridad de la Aviación de Estado.....	74
CAPÍTULO J. Información delicada o sensible relacionada con la Seguridad de la Aviación de Estado .....	74
160.901 Información delicada o sensible de la seguridad de la Aviación de Estado.....	74
160.905 Uso, conservación, custodia y acceso a los registros o grabaciones del CCTV.....	76
CAPÍTULO K. Programa de Control de la Calidad de la Aviación de Estado y Programa de Instrucción de la Aviación de Estado.....	78
160.1101 Plan de Control de Calidad (aeródromos de la Aviación de Estado) .....	78
160.1105 Plan de Instrucción de la Aviación de Estado .....	79
CAPÍTULO L. Medidas relativas a las Armas, Sustancias Explosivas y Materias o Mercancías Peligrosas.....	81
160.1201 Control de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas .....	81
160.1205 Detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas, material radioactivo o sustancias ilegales .....	81
160.1210 Medidas especiales de control para el transporte de líquidos, geles y aerosoles en equipaje de mano.....	82
160.1215 Sistemas Portátiles de Defensa Antiaérea (MANPADS) .....	82
160.1220 Sistemas Aéreos no Tripulados C-UAS.....	82
CAPÍTULO M. Equipos o Sistemas de Apoyo a la Seguridad de Aviación de Estado .....	83
160.1301 Criterios de implementación de equipos de seguridad.....	83
160.1305 Calibración regular.....	84
160.1310 Mantenimiento de equipos o sistemas de seguridad.....	84
160.1315 Plan de mantenimiento de los equipos de seguridad .....	85
CAPÍTULO N. Medidas de Seguridad para el Acceso al Aeródromo de la Aviación de Estado desde predios Colindantes .....	85
160.1401 Generalidades.....	85
160.1405 Autorización .....	86
APENDICE 1.....	87
APENDICE 2.....	93
APENDICE 3.....	103

## PREAMBULO

La República de Colombia es miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), al haber suscrito el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), el cual fue aprobado mediante la Ley 12 de 1947 y como tal, debe dar cumplimiento a dicho Convenio, anexos técnicos y demás documentos emitidos por la OACI.

Así las cosas, según lo previsto en el artículo 37 del mencionado Convenio, los Estados Parte se comprometieron a colaborar "(...) a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea".

Por su parte, para facilitar el logro del propósito de uniformidad en sus reglamentaciones aeronáuticas, la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), a través de sus respectivas autoridades aeronáuticas, implementan el Sistema Regional de Cooperación para a Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), mediante el cual vienen desarrollando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), con el objeto que los Estados miembros desarrollen y armonicen sus reglamentos nacionales en torno a los mismos.

De otra parte, el Decreto 2937 del 05 de agosto de 2010 designa a la Fuerza Aeroespacial Colombiana como Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado (AAAES) y ente coordinador ante la Aeronáutica Civil Colombiana. De modo tal, que la AAAES en ejercicio de su función regulatoria, es la competente para desarrollar y consolidar el Compendio Regulatorio de la Aviación de Estado (CRAES).

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente y como parte fundamental de la operatividad de los diferentes EAE, se hace necesario contar con un reglamento basado en normas de seguridad de bases fijas y/o móviles, así mismo sus estudios de seguridad, permitiendo identificar los planes de contrainteligencia y los mecanismos que eviten poner en riesgo el personal y las instalaciones, maximizando la seguridad física del componente de aviación de la Fuerza Pública.

Garantizando la continuidad operacional para el cumplimiento de la misión institucional de cada EAE, gracias al desarrollo de nuevos y mejores equipos de seguridad y a la capacitación de personal idóneo en temas de seguridad, bajo la vista del Derecho Internacional Humanitario y los Derechos Humanos.

Así las cosas, es indispensable armonizar la regulación aeronáutica de la Aviación de Estado con las emitidas por la UAEAC y organizaciones internacionales militares y civiles, como quiera que comparten el espacio aéreo y, por ende, deben aunar esfuerzos en pro del desarrollo de operaciones aéreas seguras, eficientes y de la gestión de la seguridad operacional.

Además de lo mencionado, es fundamental que la AAAES establezca los requisitos mínimos para la elaboración, aprobación, publicación y modificación de los RACAE, asegurando su adecuada difusión entre los Entes de Aviación de Estado (EAE), otras entidades del Estado, grupos de interés y la ciudadanía. Este esfuerzo busca fortalecer internamente la política de mejora normativa de la Autoridad, contribuir al cumplimiento de la misión constitucional de la Aviación de Estado y garantizar el desarrollo de operaciones seguras.

## RACAE 160

### CAPÍTULO A. GENERALIDADES

#### 160.01 Definiciones y Abreviaturas

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

**Autoridad Aeronáutica Aviación de Estado:** Es la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado en la República de Colombia, la cual tiene por misión gestionar para el Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, las coordinaciones ante la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana, con el fin de mejorar la seguridad operacional en los EAE. Esta autoridad, designará las áreas y los servidores que serán responsables del diseño, aplicación y verificación del cumplimiento de lo contenido en el RACAE 160 y demás documentos que se desarrollen, con el fin de asesorar, coordinar, supervisar, promover la mejora continua, mantiene actualizados los procesos y promover investigaciones en el campo aeronáutica de la Aviación de Estado.

**Acto de interferencia ilícita:** Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación, entre ellos:

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

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

**Actuación humana:** Aptitudes y limitaciones humanas, que repercuten en la seguridad, la protección y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.



**Aeródromo:** Área definida, de tierra o agua, (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de **Aeronaves**. Aeródromo es toda superficie destinada a la llegada y salida de aeronaves, incluidos todos sus equipos e instalaciones.

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

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

**Aeronave de Estado:** Aeronave destinada a servicios militares, de policía y aduana, a la cual normalmente no le son aplicables las normas propias de la aviación civil.

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

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

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

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

**Aeropuerto:** Todo aeródromo, especialmente equipado y usado, regularmente para pasajeros o carga, que posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficiente para ello.

**Agente biológico:** Microorganismo que causa enfermedades en seres humanos, plantas o animales o causa el deterioro de los materiales.

**Alerta:** Situación en la cual se abriga el temor por la seguridad de una aeronave, o sus ocupantes.

**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 una base militar y/o policial o en una instalación cercana.

**Área controlada:** Espacio en un aeropuerto o base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE, al que pueden tener acceso las personas o los vehículos; dicha área está debidamente delimitada y separada de las áreas restringidas o de seguridad restringida y contará con uno o varios modos de control como vigilancia humana, por CCTV, control de acceso u otros y de forma extraordinaria o cuando lo considere el comandante de la misma, podrá incrementar sus controles. Estas áreas, deben estar definidas en el Plan de Seguridad de Aviación de Estado (PSAE), así como, los procedimientos a seguir de forma ordinaria o extraordinaria en estos lugares.

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

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

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

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

**Área perimetral del aeródromo:** Zona restringida, que bordea la base aérea, unidad militar o de policía, que es objeto de medidas de seguridad, que permitan con eficiencia el desplazamiento, la entrada y salida inmediata del personal y vehículos que intervienen en una emergencia.

**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.

**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 lo es, cohetes, munición de armas menores, todo tipo de minas, torpedos, cargas de profundidad, pirotecnia, bombas de racimo y dispensadores, y artefactos propulsantes, dispositivos eléctricos de explosión, artefactos explosivos improvisados o clandestinos, y otros ítems similares que son naturalmente explosivos.

**Artefacto explosivo improvisado:** Es toda munición y/o dispositivo explosivo, que ha sido creado o modificado, con capacidad de causar muerte, lesionar y/o producir daños. Su manufactura es de manera casera artesanal o de alguna forma técnica, compuesto por elementos básicos: explosivos (militares, comerciales e improvisados), contenedores y materiales que al unirse conforman un sistema de ignición y está concebido para ser accionado por radiofrecuencia, cable de mando, temporizado y 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 restringidos:** Artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o Aviación de Estado, que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones o las personas.

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

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

**Ciberterrorismo:** Es el uso del Ciberespacio, como fin o como medio, con el propósito de generar terror o miedo generalizado en la población, nación o estado trayendo como consecuencia una violación a la voluntad de las personas.

**Comandante de Aeródromo de Aviación de Estado:** funcionario del EAE nombrado en el cargo como comandante de la unidad y que por su investidura tiene esta responsabilidad.

**Control de sustancias psicoactivas:** Medidas adoptadas por cada EAE para el control del tráfico ilícito por vía aérea, de cualquier sustancia natural o sintética capaz de alterar y/o modificar la actividad psíquica, emocional y el funcionamiento del organismo, mediante el empleo de sensores biológicos o tecnológicos según disponibilidad. Incluye personal, equipaje, carga, equipo ETAA, equipo de tanqueo y aeronave.

**Nota:** En Colombia el control de estupefacientes lo ejerce la Policía Nacional. La verificación y control inicial depende de cada EAE quien dispondrá a la autoridad competente el estupefaciente detectado.

**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.

**Defensa:** Integración y acción coordinada para contrarrestar todo acto de amenaza o agresión contra un Aeródromo o Base de un EAE que comprometa la integridad del mismo, y de su personal.

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

**Ejercicio de seguridad (Simulacro):** Un ejercicio de seguridad general, es un simulacro de acto de interferencia ilícita, con el objetivo de cerciorarse de que el Plan de defensa o su equivalente, es adecuado para hacer frente a diferentes tipos de emergencias. Un ejercicio de seguridad

parcial, es un simulacro de acto de interferencia ilícita con el objetivo de cerciorarse de que la respuesta de cada dependencia participante y los componentes involucrados, son adecuados.

**Embarque:** Acto de subir a bordo de una aeronave, personas o cosas, con objeto de iniciar un vuelo. Equipaje: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes, que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

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

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

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

**Facilitación en la Aviación de Estado.** Conjunto de medidas adoptadas para facilitar el cumplimiento en tiempo y modo de las operaciones de la Aviación de Estado, con el fin de evitar contratiempos, pérdida de recursos o el incumplimiento de la misión encomendada; cómo resultado de una mala planeación o mala aplicación de los controles de seguridad o procedimientos inmersos en las operaciones aéreas. Lo anterior 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, operativas y logísticas.

**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 Nacional y la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

**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.

**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.

**Incidente:** Referido a la terminología aeronáutica, todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no se constituya en accidente y afecte o pueda afectar la seguridad en las operaciones.

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

**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.

**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.

**Investigación de seguridad:** Indagación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita, contra la Aviación de Estado o de un caso supuesto o sospechado de incumplimiento del RACAE 160 u otros requisitos, impuestos por las leyes o reglamentos relacionados con la seguridad de la Aviación de Estado.

**Mapa reticular (Grilla):** Mapa de una zona, en el que se ha superpuesto un sistema reticular de coordenadas rectangulares, que se utilizan para identificar puntos en el terreno, cuando no existen otras señales características.

**Medidas de Seguridad Extraordinarias:** Son todas aquellas medidas de seguridad que se encuentran en el Plan de Defensa (o su equivalente) de los aeródromos de la Aviación de Estado.

**Medidas de Seguridad Ordinarias:** Son todas aquellas medidas de seguridad que se encuentran en el Plan de Seguridad de los aeródromos de la Aviación de Estado.

**Medio Silencioso:** Hace referencia a la capacidad de transmitir información sensible o delicada de forma cautelosa sin levantar sospechas o generar reacciones adversas; que permitan la toma de decisiones de manera oportuna cuando un suceso de seguridad se está presentando.

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

**Operaciones Conjuntas:** Operaciones desarrolladas por las Fuerzas Militares.

**Operaciones Coordinadas:** Operaciones desarrolladas por las Fuerzas Militares y la Policía Nacional.

**Operaciones Interagenciales:** Operaciones desarrolladas por la Fuerza Pública y otras agencias del Estado como Ministerios, otras entidades, etc.

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

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

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

**Persona disruptiva o perturbadora:** Persona 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 en condiciones jurídicas especiales:** Persona que se encuentra privada de la libertad o bajo coacción, por disposición de la autoridad competente y es transportada por vía aérea, bajo

custodia de servidores públicos del Estado Colombiano o de otro Estado, bien sea en vuelos nacionales o en vuelos internacionales.

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

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

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

**Plan de Seguridad:** Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias, aplicadas por las unidades militares o policiales de Aviación de Estado, a través de las cuales, se implementan los principios y normas establecidas. Se entiende por medidas ordinarias, aquellos procedimientos que se llevan a cabo permanentemente, para el control de personas, equipajes, correo y carga en las unidades militares o policiales.

**Poder Aéreo:** El poder aéreo, no es simplemente una colección de aviones, armas, satélites y bases aéreas que se entrelazan para lograr un objetivo en tiempo de paz o de guerra. En el mejor de los sentidos, el poder aéreo, lo constituye un conjunto de elementos tangibles e intangibles que son, no sólo el producto de una inversión en equipos, sino, el engranaje de estos últimos con la voluntad, la inteligencia y las habilidades de los hombres que cuentan con la virtud de hacer uso de ese conjunto de cosas.

**Provisiones:** Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y el equipo asociado, utilizados a bordo de las instalaciones de los EAE o sus aeronaves.

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

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

**Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado:** Publicación de la AAAES, que compila y armoniza las normas aeronáuticas de la aviación civil, aplicables a las actividades relacionadas con el uso de aeronaves de la Aviación de Estado.

**Requisa:** Procedimientos de revisión manual que se realizan a personas y equipaje, con el fin de prevenir el ingreso de armas y otros elementos que incrementen la probabilidad de materialización de actos de interferencia ilícita.

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

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

**Seguridad Física:** Consiste en la responsabilidad inherente a los comandantes de unidad operativa, mediante la cual, se proveerán las medidas necesarias, para garantizar la integridad física de aeronaves, tripulaciones, instalaciones y todo aquel material aeronáutico en un área asignada y el cumplimiento de la misión específica de cada EAE.

**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 de Estado) y a la información contenida en éstos.

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

(b) Abreviaturas: para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

**AAAES** Autoridad Aeronáutica Aviación de Estado, entidad que en la República de Colombia desarrolla las funciones de Autoridad Aeronáutica en la Aviación de Estado.

**AEI** Artefacto explosivo improvisado.

**ARAVI** Área de Aviación Policial.

**AVSEC** Seguridad de aviación (por su sigla en inglés de Aviation Security).

**BFA** Base Fuerza Aeroespacial.

**CAVNA** Comando Aviación Naval.

**DAVAA** División de Aviación Asalto Aéreo.

**EAE** Entes de Aviación de Estado.

**FAC** Fuerza Aeroespacial Colombiana.

**MSAE** Manual Estandarizado de Medidas de Seguridad de Aviación de Estado.

**OACI** Organización de Aviación Civil Internacional.

**PCCAE** Programa de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación de Estado

**PSAE** Plan de Seguridad de Aviación de Estado.

**RACAE** Reglamento Aeronáutico Colombiano de la Aviación de Estado.

**UAEAC** Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad que en la República de Colombia desarrolla las funciones de autoridad aeronáutica y

aeroportuaria.

ZR

Zona restringida

## CAPÍTULO B. Disposiciones Generales

### 160.101 Objetivo

- (a) El contenido del presente RACAE tiene como objeto, la seguridad y defensa física del componente aeronáutico y poder aeroespacial puesto a disposición de los EAE, para el cumplimiento de su misión frente a amenazas, incidentes y actos de interferencia ilícita que atenten contra los bienes o recursos, en las actividades aeronáuticas que estén relacionadas con el uso de aeronaves de Estado. Está dirigido a los EAE y todo su personal orgánico, sin distinción de su grado Militar o Policial, empresas prestadoras de mantenimiento al servicio de los EAE, personas que desarrollen actividades en las áreas de operación aérea y/o terrestre, proveedores de servicios en áreas o zonas operativas, arrendatarios u ocupantes de predios colindantes a las bases aéreas, campos aéreos o su equivalente en los diferentes EAE, 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 a la misionalidad de cada EAE y pretende alinear la normatividad internacional vigente como es el caso del Anexo 17 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional (“Convenio de Chicago”) de la OACI “SEGURIDAD” Protección de la aviación civil Internacional, contra los actos de Interferencia ilícita y de igual manera, en el ámbito nacional, los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, específicamente el RAC 160 sobre seguridad de la Aviación Civil.

Entendiendo de esta manera que, la correcta aplicación de conceptos corresponderá inicialmente a la adecuada estandarización de criterios y normas para la implementación de sistemas de seguridad, que reduzcan la posibilidad de un acto de interferencia ilícita, dirigido contra las tripulaciones, infraestructura, personal en tierra y aeronaves de los EAE, respetando así, la autonomía de cada ente, en la implementación de un sistema de seguridad que garantice los mínimos requeridos para salvaguardar los bienes y personal de la Aviación de Estado.

- (b) En ningún caso, los criterios mínimos y normativos presentes, serán limitantes para la planeación y desarrollo de operaciones de Defensa y Seguridad Nacional o de aduanas, cuando las condiciones (situación) así lo exijan. El comandante o director de cada EAE, determinará la responsabilidad y delegación en la toma de decisiones a este respecto.
- (c) Las normas contenidas en el RACAE 160, se aplicarán sin perjuicio de los controles, revisiones o verificaciones que cada EAE considere pertinente o indispensable, de acuerdo a su ambiente operacional en particular, desarrollar en sus procesos de seguridad, con el fin de mejorar su gestión del riesgo y poder aplicar las mejores prácticas según AAAES.

No constituye obligación el compartir informaciones, métodos y procedimientos de cada EAE, sin embargo, la AAAES articulará el trabajo mancomunado, con el fin de reducir los incidentes de seguridad que afecten a los EAE por medio de la prevención y socialización de eventos que se presenten y evitar su repetición a nivel de la Aviación de Estado.

### 160.105 Principios de la Seguridad de la Aviación de Estado

- (a) La seguridad de la Aviación de Estado, se desarrollará teniendo en cuenta los principios aplicables a la administración pública y en especial, los de eficiencia, modernización, seguridad



y facilitación, entendiéndose este último, como la correcta aplicación de los procedimientos de seguridad, sin que estos dificulten o retrasen el cumplimiento de la misión asignada a cada EAE, indistintamente de la característica de la misión o el área de operaciones donde se desarrolle la misma, preservando la observancia de la ley y alineándose en todo caso con la normatividad internacional que se encuentre vigente y aplique para la Aviación de Estado.

- (b) La adopción y aplicación de medidas y procedimientos de seguridad de la Aviación de Estado, debe asegurar la más alta prioridad en las decisiones relacionadas con la seguridad, igualmente:
1. Prevalecerá la seguridad, la regularidad entendida en la Aviación de Estado como la aplicación permanente de controles de seguridad y la eficiencia en la aplicación de los procedimientos de seguridad, que ayuden al cumplimiento de la misión asignada a cada EAE indistintamente de su característica o área de operación.
  2. Se protegerá la seguridad de las tripulaciones, infraestructura, personal en tierra y aeronaves de los EAE contra los actos de interferencia ilícita.
  3. Se propenderá por una respuesta rápida, a cualquier amenaza creciente a la seguridad.
  4. Se protegerá apropiadamente la información de seguridad de la Aviación de Estado.
  5. Las medidas de seguridad, que se apliquen, serán proporcionales con la amenaza presentada.

#### **160.110 Obligatoriedad**

- (a) Los EAE y todo su personal orgánico, sin distinción de su grado Militar o Policial, empresas prestadoras de mantenimiento al servicio de los EAE, personas que desarrollen actividades en las áreas de operación aérea y/o terrestre, proveedores de servicios en áreas operativas, arrendatarios u ocupantes de predios colindantes a las bases aéreas, campos aéreos o su equivalente en los diferentes EAE, todas las personas nacionales o extranjeras que accedan a la infraestructura aeronáutica de los EAE, deben cumplir y asegurarse hacer cumplir el RACAE 160.
- (b) En aeródromos, bases aéreas, campos aéreos, grupos o sus equivalentes en cada EAE donde se encuentren aeronaves de la Aviación de Estado, independiente de su misión, equipos y/o infraestructura, de forma permanente o transitoria, la responsabilidad por la observancia y acciones para el cumplimiento de este RACAE 160, se encuentra en cabeza del Comandante de la base aérea, campo aéreo o su equivalente en los EAE, quien responderá directamente ante la AAAES por su cumplimiento.
- (c) Las normas contenidas en el RACAE 160, se aplicarán sin perjuicio de los controles, revisiones o verificaciones, que cada EAE considere pertinente o indispensable, de acuerdo a su ambiente operacional en particular, desarrollar en sus procesos de seguridad, con el fin de mejorar su gestión del riesgo y poder aplicar las mejores prácticas según AAAES. No constituye obligación el compartir informaciones, métodos y procedimientos de cada EAE, sin embargo, la AAAES articulará el trabajo mancomunado con el fin de reducir los incidentes de seguridad que afecten a los EAE por medio de la prevención y socialización de eventos que se presenten y evitar su repetición a nivel de la Aviación de Estado.

### 160.115 Campo de aplicación

- (a) Las normas contenidas en el RACAE 160, aplican a todas las personas indicadas en la sección 160.110, que ingresen a la infraestructura aeronáutica de los EAE; 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 a la misionalidad de cada EAE.
- (b) Las medidas diseñadas para salvaguardar a la Aviación de Estado, contra actos de interferencia ilícita, se podrán aplicar a todas las operaciones, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a por cada EAE.
- (c) Las normas contenidas en el RACAE 160, serán de aplicación en el territorio nacional donde por razones de operación o mantenimiento se encuentren las aeronaves de la Aviación de Estado.
- (d) Se protegerá apropiadamente la información de seguridad de la Aviación de Estado, acuerdo a la normatividad vigente del uso y clasificación de la información de cada EAE.

**Nota:** el campo de aplicación del RACAE 160, estará enmarcado en todos sus aspectos en la aplicación del artículo 6 de la constitución política de Colombia, la observancia y respeto de los DDHH y el DIH, entendiéndolos como una condición inherente de todo el personal militar y policial que conforma la Aviación de Estado. Así mismo, es responsabilidad de cada EAE verificar que los planes de seguridad y defensa de sus bases aéreas, campos aéreos o sus equivalentes en cada EAE lo contemplen como prioritario en la aplicación de todos sus procedimientos.

### 160.120 Seguridad y facilitación

- (a) Cada EAE, acogerá los lineamientos establecidos en el **RACAE 209 “FACILITACION DEL TRANSPORTE AEREO PARA LA AVIACION DE ESTADO”** con el fin de facilitar la entrada y salida de aeronaves, movimiento de tripulaciones, pasajeros y sus equipajes, carga, correo, suministros y otros artículos, mediante la eliminación de obstáculos y demoras innecesarias, sin afectar la seguridad de la Aviación de Estado.
- (b) Los controles y procedimientos, que se apliquen en materia de seguridad de la Aviación de Estado, procurarán causar la menor interferencia, o demora posible, en las actividades propias de cada EAE, en el cumplimiento de su misión, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos, para lo cual se tomará en cuenta que:
  1. La dependencia encargada de la seguridad en las actividades de aviación en cada EAE, debe asegurarse de armonizar sus actuaciones y operaciones administrativas con los procedimientos de seguridad, en las actividades aeronáuticas, buscando que éstos causen el menor impacto posible, al cumplimiento de las responsabilidades operativas y administrativas de cada EAE, indiferente de la actividad que se vaya a realizar, sin perjuicio de la efectividad de los controles que deban aplicarse.
  2. El personal de los EAE, que ejerza la seguridad, debe dar estricto cumplimiento a los procedimientos establecidos por cada EAE, y de acuerdo, a la característica de la situación que se esté presentando. En todo caso, cualquier tipo de control que se ejecute, se debe realizar procurando no causar demoras o costos innecesarios a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros o carga, garantizando en todo momento la agilidad y dinámica propia de la aviación, sin detrimento de la aplicación de dichos controles.

3. En ningún caso, los criterios mínimos y normativos de cada EAE, en materia de seguridad, serán limitantes para la planeación y desarrollo de operaciones de seguridad y defensa nacional o de aduanas, cuando las condiciones así lo exijan. El comandante o director de cada EAE, determinará la responsabilidad y delegación en la toma de decisiones a este respecto.

## **CAPÍTULO C. Cooperación Internacional**

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

- (a) Los EAE, podrán cooperar con otros Estados, en la aplicación de controles especiales de seguridad a las aeronaves de la Aviación de Estado de otros países, con el fin de salvaguardar estas aeronaves y garantizar el desarrollo exitoso de las actividades que estas y sus tripulaciones estén realizando en territorio nacional, así mismo se debe dejar registro de estos controles, en el área de seguridad asignada (gestión del riesgo), con el propósito de mantener una bitácora que sirva de soporte para la actualización de los anexos de los planes de seguridad de los EA.

### **160.205 Equipos de investigación y desarrollo**

- (a) La AAAES, podrá fomentar la investigación y desarrollo, con el fin de diseñar, crear y poner en funcionamiento equipos de seguridad, acordes a las necesidades del terreno operacional, con mano de obra propio incentivando el desarrollo tecnológico nacional.
- (b) Los EAE, podrán interactuar en cuanto a temas de seguridad aeroportuaria se trata, con el fin de desarrollar métodos, iniciativas y propuestas, que tengan por objeto fomentar la investigación y desarrollo en pro de incrementar y fortalecer la seguridad.

## CAPÍTULO D. Organización, autoridades y responsabilidades

### 160.301 Generalidades

- (a) Los EAE deben establecer un programa o plan de seguridad (o su equivalente) aplicable a la Aviación de Estado, para salvaguardar las operaciones aéreas contra cualquier actividad que vulnere las instalaciones, aeronaves o personal aeronáutico; y así mismo afecte o incite actos de interferencia ilícita mediante normas, métodos y procedimientos que fortalezcan la seguridad, regularidad y eficiencia en las instalaciones de cada EAE.
- (b) Los EAE serán responsables de la elaboración, verificación e implementación de un Plan de Seguridad y un Plan de Defensa (o su equivalente) para la Aviación de Estado, a través de la dirección y supervisión del Área de Seguridad encargada en cada unidad militar o policial donde se encuentren aeronaves, infraestructura aeronáutica o sitios externos donde se tenga o cuenta con medios de soporte de la Aviación de Estado.
- (c) Los EAE verificarán constantemente el grado de amenaza en el área de su responsabilidad, aplicando políticas y procedimientos de acuerdo a sus reglamentos y normas internas ajustando los aspectos pertinentes de su Plan de Seguridad y Plan de Defensa (o su equivalente), basándose en la apreciación de inteligencia, de su aeródromo de la Aviación de Estado acuerdo a las condiciones particulares del mismo.
- (d) El Área de seguridad competente o las oficinas de operaciones en cada EAE, definirán, asignarán y coordinarán las tareas y actividades con el aeródromo de la Aviación de Estado y otras entidades involucradas responsables de la implementación de los diversos aspectos del Plan de Seguridad y Plan de Defensa (o su equivalente).
- (e) Los EAE, compartirán sus experiencias y lecciones aprendidas en materia de seguridad entre sí, con otros órganos del Estado y otras entidades involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Plan de Seguridad y Plan de Defensa (o su equivalente) de cada aeródromo de la Aviación de Estado; con el fin de incrementar los niveles de seguridad y no repetir mencionados sucesos.
- (f) Los EAE deberán tener un Plan de Instrucción y Entrenamiento orientado a fortalecer los Planes de Seguridad y Planes de Defensa (o su equivalente), que respalde la idoneidad del personal que participa en la ejecución e implementación de los mismos en cada aeródromo de la Aviación de Estado.
- (g) Cada EAE nombrará un responsable de la seguridad de los aeródromos de la Aviación de Estado dentro de sus competencias, quien verificará el cumplimiento del Plan de Instrucción y los ensayos del Plan de Seguridad y Plan de Defensa (o su equivalente), de los cuales deberá quedar su respectiva evidencia.
- (h) Cada EAE verificará que estén disponibles los recursos e instalaciones necesarias para los servicios de seguridad y defensa de cada aeródromo asignado o a cargo, de acuerdo a su necesidad y prioridad.

- (i) Los EAE se cerciorarán de que el personal que intervenga, o sea responsable de la ejecución de los distintos aspectos del Plan de Seguridad y Plan de Defensa (o su equivalente), reciba instrucción que le permita desarrollar las destrezas y competencias necesarias de acuerdo a lo que cada EAE tenga establecido en materia de seguridad para cumplir adecuadamente con las tareas asignadas.

### **160.305 Autoridades y responsabilidades en materia de seguridad de la Aviación de Estado**

#### **(a) Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAES)**

Conforme con su competencia y de acuerdo al artículo primero del Decreto 2937 de 2010 y demás normas que en el futuro modifiquen o complementen el referido Decreto “Designase a la Fuerza Aérea Colombiana como Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado y ente coordinador ante la Autoridad Aeronáutica Civil Colombiana.”

#### **(b) Responsabilidades de la AAAES en materia de seguridad de la Aviación de Estado**

(1) La AAAES por intermedio del Área de Seguridad Aeroportuaria:

- (i) Supervisa el cumplimiento de los requisitos mínimos contenidos en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos de Aviación de Estado (RACAE) relacionados con el área de seguridad física y demás documentos que los desarrollen.
- (ii) Establece las regulaciones aeronáuticas en materia de seguridad física aplicables para aeronaves, instalaciones y personal de la Aviación de Estado de la República de Colombia.
- (iii) Podrá socializar y difundir durante las reuniones del Comité Interinstitucional de la Aviación de Estado; y en escenarios propiciados por las TICs, las regulaciones aeronáuticas en materia de seguridad física aprobadas por la misma.
- (iv) Elabora y actualiza la reglamentación aeronáutica y demás documentos de orientación que sean necesarios para que los destinatarios descritos en la sección del RACAE 160.110 “Obligatoriedad”, literales (a), (b), y (c); puedan cumplir con los requisitos mínimos propuestos en materia de seguridad de la Aviación de Estado.

(2) Conforme con sus funciones; según el Artículo Quinto, Numeral 2, del Decreto 2937 de 2010, que establece “*Supervisar la observancia de los estándares adoptados por parte de aviación de Estado*”, y a partir de allí la responsabilidad que se tiene en materia de seguridad física, el Área de Seguridad Aeroportuaria de la AAAES:

- (i) Establece los procedimientos y medidas ordinarias y/o extraordinarias en materia de seguridad de la Aviación de Estado como requisitos mínimos que se deben cumplir por parte de los destinatarios del RACAE 160.
- (ii) Orienta al personal encargado de la seguridad física en los aeródromos de la Aviación de Estado en la elaboración de los planes de seguridad y demás documentos que desarrollen el RACAE 160.
- (iii) Contribuye al fomento de relaciones de cooperación e intercambio de tecnología, conocimientos, información o experiencias en seguridad de la Aviación de Estado con las demás aviaaciones de otros Estados.

- (iv) Teniendo en cuenta la reserva legal, podrá compartir informes y lecciones aprendidas sobre los actos de interferencia ilícita que hayan afectado la Aviación de Estado con el fin de prevenir la repetición de estos actos en los demás EAE.

**(c) Aplicación de procedimientos de control en los Aeródromos de Aviación de Estado**

- (1) **Aplicación de procedimientos de seguridad.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la normatividad vigente para las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, cada comandante de aeródromo de la Aviación de Estado; a través del área encargada, será el responsable por la unificación y aplicación de los controles a personas, carga y material, de manera que, no impacten la dinámica propia de la Aviación de Estado y garanticen la aplicación de los procedimientos de facilitación que dentro de sus competencias le corresponda.
- (2) **Aplicación de procedimientos migratorios.** Las coordinaciones de servicios de control de entrada y salida de los nacionales y extranjeros del territorio de la República de Colombia, que cada EAE requiera, se efectuarán a través de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o quien haga sus veces. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la normatividad vigente.
- (3) **Aplicación de procedimientos de impuestos y aduanas.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la normatividad vigente, los EAE coordinarán a través de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) cuando haya lugar a ello, la presentación de controles a pasajeros, inspección de equipaje, carga y correos.
- (4) **Aplicación de procedimientos Fito – zoonosanitarios.** Las coordinaciones que sean necesarias para la aplicación de controles, medidas sanitarias y/o Fito – zoonosanitarias, y la prevención de todo riesgo biológico, que cada EAE requiera se efectuarán a través Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o quien haga sus veces. Sin perjuicio de las competencias establecidas en la normatividad vigente, cuando así se requiera.
- (5) **Aplicación de procedimientos de los EAE.** Sin perjuicio de las competencias establecidas en la normatividad vigente para los EAE, en sus diferentes especialidades, actuarán acorde a sus procedimientos y a los sistemas de seguridad de cada aeródromo de la Aviación de Estado, los cuales coordinarán respectivamente con Administradores, Gerentes Aeroportuarios o Gerentes del concesionario, la correcta aplicación de los mismos, procurando que no se afecte la dinámica propia de la aviación civil, el equilibrio entre sus controles y la facilitación.
- (6) **Facilitación y aplicación de los controles de los EAE en los aeródromos de Aviación de Estado.**
  - (i) Los controles de seguridad física en los aeródromos de Aviación de Estado deben:
    - (A) Armonizar sus medidas y procedimientos de control conforme con los estándares internacionales establecidos por OACI que apliquen para la Aviación de Estado y lo dispuesto en el RACAE 209 FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO PARA LA AVIACIÓN DE ESTADO.
    - (B) Asegurarse que sus medidas y procedimientos no impacten la dinámica propia de la aviación civil.

- (C) Asegurar un adecuado equilibrio entre sus controles y los propósitos de facilitación de que tratan el RACAE 209.
- (ii) Los procedimientos de seguridad que se desarrollen en los aeródromos de la Aviación de Estado deberán facilitar el cumplimiento de las misiones asignadas para lo cual se requerirá realizar las coordinaciones a que haya lugar entre la UAEAC, la AAAES, los EAE, y/o los explotadores o concesionarios de aeropuertos; con el fin de evitar contratiempos y pérdidas de recursos, cómo resultado de una mala planeación o mala aplicación de los controles de seguridad o procedimientos inmersos en las operaciones aéreas.

#### **160.310 Protección a la información de seguridad de la Aviación de Estado**

- (a) Cada EAE, establecerá las medidas y procedimientos del caso para proteger apropiadamente la información de seguridad de la Aviación de Estado, que genere o gestione.
- (b) La protección a la información de seguridad de la Aviación de Estado debe ser desarrollada en el Plan de Seguridad de cada uno de los aeródromos de la Aviación de Estado conforme a la normatividad vigente.

**Nota.** - *Conforme la Ley Estatutaria 1621 del 17 abril/2013, Decreto 1070 del 26 de mayo/15 y Decreto 857 del 2014, para manejo y clasificación de la información o las que en el futuro las modifiquen. De acuerdo con estas normativas, el manejo y clasificación de la información en Colombia debe seguir los lineamientos establecidos en dichas leyes y decretos, o en cualquier norma futura que los modifique. Esto aplica especialmente en temas de seguridad, defensa y administración de información sensible.*

## **CAPÍTULO E. Operaciones de seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado**

### **160.401 Generalidades**

- (a) Este capítulo estipula que cada EAE debe desarrollar un Plan de Seguridad que corresponda a su ubicación, ambiente operacional, necesidades y equipos técnicos que posea por aeródromo a su cargo.

### **160.405 Plan de Seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado**

- (a) Todos los aeródromos de la Aviación de Estado deben tener por escrito un Plan de Seguridad y un Plan de Defensa (o su equivalente), que garantice la supervivencia de los recursos puestos a disposición de cada EAE para el cumplimiento de la misión que cada uno desempeñe.
- (b) El Plan de Seguridad de los aeródromos de la Aviación de Estado tienen por objetivo mantener la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra, público en general, ayudas a la navegación aérea que sirven a la base donde opera dicho EAE y en todo lo relacionado con la prevención en la ocurrencia de actos de interferencia ilícita en la Aviación de Estado. Por consiguiente, en el citado Plan se deberá:
- (1) Cumplir con los requisitos mínimos establecidos en este RACAE y demás documentos que lo desarrollan.
  - (2) Coordinar con las entidades públicas y/o privadas la ayuda cuando una emergencia sobrepase la capacidad misma de la unidad afectada por un acto de interferencia ilícita, desastres naturales, u otras situaciones especiales.
  - (3) Coordinar que el área responsable del Plan de Instrucción aborde en sus mallas curriculares las competencias que requiere el personal encargado de la seguridad física para poder cumplir con sus responsabilidades de forma estandarizada, dejando registros de las instrucciones recibidas por medio de listados de asistencia y el correcto diligenciamiento de las planillas de instrucción en cumplimiento a la doctrina de cada EAE.
  - (4) Establecer medidas y procedimientos de operación estandarizados.
    - (i) Los detalles de los procedimientos de operación estandarizados, formarán parte del Plan de Seguridad de cada aeródromo de la Aviación de Estado como anexos; y de acuerdo con la política de seguridad de cada uno, pueden considerarse de carácter restringido para ser compartidos únicamente con las partes interesadas en la aplicación del Plan; teniendo en cuenta la reserva de ley conforme a la normatividad vigente.
    - (ii) El nivel de seguridad y quien determina el carácter que contienen los procedimientos, medios, métodos de cada aeródromo, están estipulados en la Ley 1621 de 2013 “Ley de Inteligencia”, Decreto 857 de 2014, o los que los modifiquen, actualicen, complementen y/o aclaren; y la normatividad vigente en la materia.
    - (iii) La AAAES por intermedio del Área de Seguridad Aeroportuaria podrá tener acceso a esta información en caso de ser necesario con el propósito de verificar y recomendar



modificaciones; la verificación se llevará a cabo en el lugar de la revisión, bajo el protocolo de manejo de documentación clasificada (o su equivalente) que cada EAE tenga establecido para tal fin.

- (iv) Las personas que tienen responsabilidades en su cumplimiento deben conocerlas de forma clara y para ello se deben realizar los ensayos respectivos a este Plan.
- (c) El Plan de Seguridad incluye las medidas de seguridad ordinarias, y el Plan de Defensa (o su equivalente) incluye las medidas de seguridad extraordinarias, que deben ser desarrollados en el Plan de Seguridad de Aviación de Estado (PSAE) de cada aeródromo de la AE.
- (d) Independientemente de la cantidad de operaciones que se realicen en cada aeródromo de la Aviación de Estado, se debe establecer un Plan de Seguridad de forma escrita, donde se enuncien las medidas y procedimientos mínimos generales aplicables a:
  - (1) Control de acceso.
  - (2) Seguridad de las aeronaves.
  - (3) Control de pasajeros y de su equipaje de mano.
  - (4) Control de equipajes de bodega.
  - (5) Control de la carga, el correo y otros artículos.
  - (6) Control del perímetro del aeródromo.
  - (7) Verificación de medidas activas y pasivas.
  - (8) Uso de los sistemas electrónicos de seguridad.
  - (9) Uso de los equipos de comunicación.

#### **160.410 Obligación del aeródromo de la Aviación de Estado**

- (a) El EAE a través del comandante o quien haga sus veces de cada aeródromo de la Aviación de Estado delegará la responsabilidad de la seguridad de sus áreas, instalaciones propias, arrendadas, o en su tenencia a cualquier título; así como de sus bienes muebles.
- (b) Está en cabeza del comandante de aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces ordenar al área encargada de la seguridad la elaboración por escrito, actualización y aplicación de un Plan de Seguridad que se articule de manera apropiada con los demás procedimientos de seguridad establecidos en este RACAE.
- (c) En los casos en los que se compartan responsabilidades de seguridad con la UAEAC, administrador del aeropuerto, o quien haga sus veces; éstas se deben establecer y coordinar en el PSAE con el fin de evitar vulnerabilidades al sistema integrado de seguridad.

#### **160.415 Elaboración, aprobación, modificación y actualización del Plan de Seguridad de aeródromos de la Aviación de Estado**

##### **(a) Elaboración del Plan de Seguridad**

- (1) La elaboración de este plan debe seguir la instrucción y doctrina de cada EAE por orden directa del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, quien a través del encargado de la seguridad y en trabajo conjunto con el grupo o dependencia de Inteligencia tendrán bajo su responsabilidad esta actividad.

##### **(b) Aprobación del Plan de Seguridad**

- (1) La Aprobación del Plan de Seguridad es competencia directa del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado, o quien haga sus veces, previa presentación del Plan por parte del encargado de la seguridad y el funcionario de Inteligencia que haya participado en su elaboración.

**(c) Actualización del Plan de Seguridad**

- (1) Cuando se efectuó cambio del comandante del Aeródromo de Aviación de Estado o por tiempo desde su última actualización mayor a un año.
- (2) Cuando cada EAE requiera una actualización del Plan de Seguridad de aeródromo de la Aviación de Estado, deberá efectuar el respectivo análisis de apreciación de inteligencia y situación de orden público que esté viviendo su área de operaciones.
- (3) Cuando el aeródromo de la Aviación de Estado considere pertinente actualizar el PSAE por la implementación de una nueva medida o procedimiento de seguridad en su operación, o modificaciones en la infraestructura de forma que afecte la operación de seguridad de la Aviación de Estado.
- (4) Cuando se presenten situaciones críticas a nivel nacional o internacional que incidan o afecten la seguridad de la Aviación de Estado en coordinación con entidades que para la situación corresponda.
- (5) Una vez actualizado y aprobado el Plan de Seguridad, se debe socializar con el personal que tiene responsabilidad en el cumplimiento de este. De su clara comprensión dependerá el éxito en la protección de los recursos.

**160.420 Responsabilidades de Seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado.**

- (a) El comandante de cada aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, es responsable por la seguridad de la Aviación de Estado; en consecuencia, debe asegurarse de adoptar las medidas, procedimientos y acciones que sean necesarias para:
  - (1) Cumplir y hacer cumplir lo previsto en el presente RACAE y demás regulaciones aeronáuticas en materia de seguridad física que se sean emitidas por parte de la AAAES.
  - (2) Establecer por escrito, mantener actualizado, aplicar, cumplir y hacer cumplir un Plan de Seguridad y un Plan de Defensa (o su equivalente) de acuerdo a las necesidades de cada aeródromo de la Aviación de Estado y de esta manera reducir los daños que se puedan generar por la comisión de un acto de interferencia ilícita o cualquier otra situación que vulnera la seguridad de la unidad.
  - (3) Delegar un responsable de la operación de seguridad, que:
    - (i) Coordine la aplicación de las disposiciones de este RACAE y demás documentos que lo desarrollen, asignándole las tareas, el personal y la logística necesaria que le permita brindar la protección al aeródromo de la Aviación de Estado.
    - (ii) Verifique el cumplimiento de las medidas de seguridad contempladas en este RACAE y demás regulaciones aeronáuticas en esta materia.

(iii) Si el comandante de aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, tiene a su cargo más de un (1) área de responsabilidad donde se adelanten operaciones militares o policiales; o dónde se encuentre personal, infraestructura o aeronaves de la Aviación de Estado; se debe designar el encargado de la operación de seguridad en esas áreas específicas.

*Nota. - La designación del responsable de la operación de seguridad, no exime al comandante de aeródromo en cada EAE, de sus responsabilidades de orden penal, civil, disciplinario o administrativo a que haya lugar.*

- (4) Verificar que las áreas o zonas sin restricciones (áreas públicas) de responsabilidad de cualquier aeródromo de Aviación de Estado, estén incluidas en el Plan de Seguridad y Plan de Defensa (o su equivalente) del aeródromo.
- (5) Cualquier servidor público comprometido con las actividades de seguridad puede ser responsable por acción, omisión o extralimitación, en el ejercicio y cumplimiento de las funciones de su cargo.
- (6) Programar reuniones de Seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado de conformidad con en el Capítulo E, sección 160.430 del presente documento.
- (7) Verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad en cada aeródromo de la Aviación de Estado respecto a sus áreas, instalaciones propias, arrendadas o en su tenencia a cualquier título; y de sus bienes muebles.
- (8) Proveer la seguridad de las ayudas a la navegación aérea que estén dentro del cerramiento del aeródromo de la Aviación de Estado, o en sus inmediaciones y que sirvan o apoyen la operación
- (9) Verificar el correcto funcionamiento de los equipos y demás tecnología de apoyo, recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en el aeródromo de la Aviación de Estado.
- (10) Diseñar, mantener e implementar un Plan de Instrucción orientado a las actividades de seguridad, que cumplan con los requisitos mínimos planteados en este RACAE.
- (11) Verificar que se realice la capacitación, entrenamiento y actualización del personal que está encargado de la seguridad física de las instalaciones, seleccionándolo de acuerdo a su perfil y competencias requeridas para el cargo, con el objetivo de mantener el máximo nivel de alistamiento requerido para prevenir o neutralizar una acción que atente contra la seguridad de los aeródromos de Aviación de Estado.

#### **160.425 Responsabilidades del personal encargado de la seguridad de la Aviación de Estado.**

(a) Sin perjuicio de las labores que le asigne el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, el responsable de la operación de la seguridad de la Aviación de Estado debe asegurarse de:

- (1) La elaboración del PSAE, cumplir con lo previsto en el RACAE 160 y que se encuentre actualizado en todo momento.

- (2) Presentar y obtener la aprobación de su PSAE y sus actualizaciones por parte del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.
- (3) Adelantar las inspecciones, pruebas de vulnerabilidad, efectividad y demás actividades de control de calidad de la seguridad de la Aviación de Estado que le competan, acorde a los reglamentos y direccionamientos internos de cada EAE.
- (4) Actuar como enlace del aeródromo de la Aviación de Estado en materia de seguridad, ante los organismos de socorro, entidades privadas y públicas, EAE y otros.
- (5) Mantener contacto con las diferentes unidades, aeródromos de la Aviación de Estado, en pro de compartir las buenas prácticas de seguridad en los EAE.
- (6) Coordinar con las autoridades que tienen jurisdicción en el área donde se ubica el aeródromo de la Aviación de Estado la aplicación del RACAE 160 y todas las regulaciones aeronáuticas en esta materia que sean necesarias para dar respuesta a las operaciones conjuntas, coordinadas e Inter agénciales; con el fin de consolidar los resultados en materia de seguridad y defensa.
- (7) Establecer entre los EAE y otros organismos de seguridad del Estado, los procedimientos para facilitar la intervención rápida, cuando se sospeche u ocurra un acto de interferencia ilícita en el aeródromo de la Aviación de Estado y de esta manera realizar las coordinaciones pertinentes con los organismos de socorro y salvamento que se requieran, para el manejo de dichas contingencias o emergencias.
- (8) Establecer, fomentar y/o coordinar un canal de comunicación eficaz con los demás EAE, para proveer una capacidad de respuesta aceptable ante amenazas o incidentes.
- (9) Estipular las actividades para hacer eficaces las medidas extraordinarias contempladas en el Plan de Defensa o su equivalente, con el fin de llevar a cabo la realización de los simulacros correspondientes previa coordinación con las entidades encargadas y que tengan la competencia para participar en mencionados simulacros; tales como la defensa civil, bomberos y red de emergencias hospitalarias en cualquier nivel; previendo situaciones que desborden la capacidad de la Unidad afectada.
- (10) Mantener registro de todos los actos de interferencia ilícita e incidentes de Seguridad Aeroportuaria que hayan afectado las operaciones del aeródromo de la Aviación de Estado, incluidas las amenazas e informar en modo y tiempo en que el comandante lo requiera.
- (11) Llevar registro y efectuar los respectivos informes de armas, artefactos peligrosos y sustancias ilícitas descubiertos durante la inspección al personal que hace uso de los vuelos de la Aviación de Estado indistinto de su condición civil, Militar o Policial.
- (12) Presentar al comandante de aeródromo la información pertinente y completa relacionada con todo acto de interferencia ilícita en la Aviación de Estado, incidentes o irregularidades de las cuales tenga conocimiento y que de cualquier forma afecten la operación de seguridad.
- (13) Hacer la consecuente evaluación, adoptar e implementar las medidas pertinentes para gestionar el riesgo y prevenir su nueva ocurrencia.
- (14) Iniciar de forma inmediata la revisión de minutas, informes o documentación a que haya

lugar, tan pronto se tenga conocimiento o se sospeche de un acto de interferencia ilícita en la Aviación de Estado; o de cualquier irregularidad o incidente que se presente. De igual manera, se deberá informar al comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces cuando esto ocurra.

- (15) Entregar las grabaciones de los CCTV al comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o a las instancias superiores en cumplimiento de sus funciones, según las órdenes o exigencias legales.
- (16) Llevar un registro diario (minuta, libro de guardia, o registro digital) de las novedades de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, manteniendo las normas establecidas en cada EAE, correspondiente a la situación que amerite.
- (17) Asegurar que las actividades desarrolladas por el personal de seguridad, operaciones, salvamento, extinción de incendios y sanidad se coordinen previamente con el responsable de la seguridad.
- (18) Incentivar la conciencia y vigilancia de la seguridad por parte de todas las personas que trabajan en el aeródromo de la Aviación de Estado.
- (19) Verificar que las personas responsables de aplicar las medidas de seguridad o de control de calidad de la seguridad de la Aviación de Estado, cuenten con la formación adecuada y establecida para las labores que desempeñan, conforme con el Programa de Instrucción de Seguridad que tenga establecido cada aeródromo de la Aviación de Estado.
- (20) Realizar y controlar, según corresponda, los resultados de las verificaciones de antecedentes y pruebas de vulnerabilidad.
- (21) Conocer y comprender la normatividad vigente, tratados y convenios ratificados por Colombia, relativos a los actos de Interferencia Ilícita y de seguridad física.
- (22) Liderar las acciones necesarias para el fortalecimiento de las reuniones de Seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado; así como gestionar los recursos logísticos requeridos para su funcionamiento de acuerdo a sus necesidades.
- (23) Verificar el correcto funcionamiento de los equipos asignados a los controles de seguridad de la Aviación de Estado, mantener registro digital o por medio de las respectivas minutas de estas actividades.
- (24) Diseñar, expedir, controlar los permisos para ingreso de las personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas y públicas; así mismo para las áreas controladas cuando así lo determine en su PSAE. Además, tendrá en cuenta:
  - (i) La elaboración y actualización de las correspondientes bases de datos.
  - (ii) El diseño, implementación y realización de los cursos o capacitaciones para el uso correcto de los permisos acorde a sus cargos y funciones.
  - (iii) El diseño de los permisos y procedimientos pertinentes de control y coordinar con los diferentes EAE la aplicación de dichos procedimientos en el caso de las áreas sin restricción (área pública).

- (25) Implementar la señalización de seguridad física en todas las áreas de cada aeródromo de la Aviación de Estado, mantenerla vigente y visible en todo momento.
- (26) Supervisar y controlar permanentemente la operación de seguridad realizada por las compañías de seguridad que presten estos servicios (si fuese el caso) en el aeródromo de la Aviación de Estado, para la aplicación de los procedimientos de seguridad; así como, realizar inspecciones a los métodos y procedimientos de seguridad aplicados a todo el personal que se encuentre en las instalaciones.
- (27) Ejecutar programas anuales de capacitación, instrucción y entrenamiento destinados a todo el personal que presta los diferentes servicios, a fin de calificarlos para una prestación adecuada del mismo; así como realizar programas de sensibilización o concientización en temas de seguridad, de conformidad con la orientación y políticas de cada aeródromo de la Aviación de Estado establecidos en el Programa de Instrucción de Seguridad.
- (28) Compilar informes sobre cada inspección, prueba, estudio o investigación de seguridad para el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces en caso de ser requeridos.
- (29) Verificar que las medidas correctivas se adopten rápidamente, evaluando el grado de efectividad de las mismas.
- (30) Orientar por el principio de conducto regular con el responsable de seguridad, las directrices de la AAAES direccionadas al mejoramiento de los procedimientos de seguridad que tengan como finalidad la protección de los recursos aeronáuticos, previa orden del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado respetando en todo caso los controles ya existentes y la doctrina de cada EAE.
- (31) Verificar que en las obras civiles o arquitectónicas que se proyecten adelantar en los aeródromos de la Aviación de Estado, se incluyan las medidas de seguridad de la Aviación de Estado.
- (32) Ordenar la socialización de las lecciones aprendidas en materia de seguridad física al personal de tripulantes y encargados de la misma en los aeródromos de la Aviación de Estado, con el fin de elevar la conciencia situacional, evitar la repetición de estos sucesos y alertar al personal sobre acciones que atenten contra la seguridad de las instalaciones de la Aviación de Estado.
- (33) Coordinar los procedimientos de seguridad necesarios para el ingreso y permanencia de aeronaves de EAE ajenos en el aeródromo incluyendo medidas para inspección cuando la misión u operación así lo requieran, con el fin de limitar un acto de interferencia ilícita.

**Nota.** - *En caso de que se requiera apoyo de seguridad a aeronaves de Aviación de Estado en aeropuertos o aeródromos civiles en guarniciones donde hay personal de EAE, se deberá facilitar el apoyo efectuando las respectivas coordinaciones.*

#### **160.430 Reunión de seguridad en el aeródromo de la Aviación de Estado.**

- (a) Sin perjuicio de las competencias y organización interna de cada aeródromo de la Aviación de Estado, se deben realizar reuniones de seguridad las cuales servirán de espacio para la coordinación de las medidas y acciones orientadas a cumplir con lo previsto en este RACAE y las recomendaciones formuladas por la AAAES en las visitas de acompañamiento.

- (b) En las reuniones de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, se adoptarán las medidas necesarias para garantizar lo siguiente:
  - (1) Que se examine continuamente la eficacia de los controles y procedimientos de seguridad.
  - (2) Que se coordine la implementación de las disposiciones de seguridad aplicadas a las instalaciones.
  - (3) Que se analicen las preocupaciones y los problemas operacionales relativos a la aplicación de medidas de seguridad que se requieran para hacer frente a contingencias.
- (c) La reunión de Seguridad de aeródromo de la Aviación de Estado podrá efectuarse de forma ordinaria dos (2) veces al año por convocatoria del comandante; y en forma extraordinaria cuando las circunstancias así lo requieran, o por solicitud expresa de alguno de sus miembros.
- (d) De las reuniones se levantará el acta respectiva, la cual contendrá como mínimo un breve resumen acerca de lo tratado, el estado actual de las medidas y procedimientos de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, los problemas relacionados con la protección del mismo, las acciones realizadas o proyectadas para su adecuada solución junto con sus responsables y plazos de cumplimiento propuestos.
- (e) El comandante del grupo de seguridad o quien haga sus veces en el EAE, deberá enviar copia del acta de cada sesión al comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.

#### **160.435 Asistentes a la Reunión de seguridad de un Aeródromo Militar.**

- (a) La reunión de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado estará integrada por:
  - (1) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.
  - (2) a
  - (3) El responsable de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, quien actuará como secretario de la reunión.
  - (4) El comandante del grupo de Inteligencia o quien haga sus veces en el aeródromo de la Aviación de Estado.
  - (5) El comandante del grupo de Combate, operaciones, Aviación policial, comandante de compañía de seguridad o quien haga sus veces en el aeródromo de la Aviación de Estado.
  - (6) Podrán participar, de requerirse otros comandantes, jefes o quienes hagan sus veces de unidades que compartan las instalaciones dentro del aeródromo.
  - (7) De ser requerido, o por que la contingencia así lo amerite, se debe incluir el Asesor Legal del EAE.
  - (8) Las oficinas de Seguridad operacional, o quien haga sus veces en el EAE

**Nota.** - A las reuniones podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros EAE u otro personal que se requiera a fin de tratar asuntos específicos.

**160.440 Funciones generales de la reunión de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado.**

- (a) La reunión de Seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado tiene como objeto:
- (1) Coordinar la aplicación de las normas contenidas en este RACAE y verificar que las mismas sean desarrolladas en el PSAE y demás regulaciones aeronáuticas en materia de seguridad.
  - (2) Constatar que las medidas y procedimientos de seguridad contenidas en el PSAE de los aeródromos de la Aviación de Estado sean los idóneos para afrontar las amenazas.
  - (3) Evaluar, cuándo así se considere, y al menos una vez cada semestre; en un trabajo coordinado con los grupos de inteligencia o quien haga sus veces, el nivel de riesgo de las amenazas de seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado y recomendar las contramedidas específicas que estime pertinentes. Así mismo, verificar que la apreciación de inteligencia haya sido incluida en la formulación de los Planes de Seguridad y Planes de Defensa (o sus equivalentes).
  - (4) Identificar las zonas vulnerables, incluidos los equipos, instalaciones, servicios esenciales y revisar periódicamente su seguridad.
  - (5) Coordinar entre los integrantes de la reunión y autoridades de cualquier orden, las acciones tendientes a solucionar las dificultades relacionadas con la protección de personas, instalaciones aeronáuticas o aeronaves.
  - (6) Garantizar que los procedimientos o medidas que se incorporen a los controles de seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado sean ágiles, eficientes y se ajusten a los principios de facilitación.
  - (7) Formular propuestas para la instrucción del personal de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado; así como también, para la incorporación de tecnología y automatización de los procesos de seguridad.
  - (8) Implementar las regulaciones aeronáuticas de la AAAES, dando cumplimiento a los requisitos establecidos en el RACAE 160.
  - (9) Realizar seguimiento a las tareas, compromisos, actividades y conclusiones adoptadas en la reunión.

**160.445 Requisitos de Infraestructura para la seguridad de la Aviación de Estado:**

- (a) Los requisitos arquitectónicos mínimos relacionados con la infraestructura necesaria para la óptima aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad de la Aviación de Estado deben ser cumplidos en el diseño, construcción de nuevas instalaciones; así como en la reforma de instalaciones existentes en los aeródromos de la Aviación de Estado, acuerdo al Plan Maestro (o el documento que haga sus veces), y como tal deben ser desarrollados en su PSAE.
- (b) En los aeródromos de la Aviación de Estado, los requerimientos de infraestructura de seguridad estarán a cargo del comandante de la unidad militar o policial, con asesoría del comandante del grupo de seguridad, jefe de seguridad o su equivalente en cada EAE.
- (c) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, se asegurará



que las obras que se proyecten adelantar, se integren a los requisitos arquitectónicos relacionados con la óptima aplicación de las medidas de seguridad en concordancia con el Plan Maestro (o el documento que haga sus veces), adicionalmente todas las obras deberán garantizar el cumplimiento de las respectivas superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo.

## **CAPÍTULO F. Control de las medidas de seguridad de la Aviación de Estado**

### **160.501 Generalidades**

- (1) Cada EAE, adoptará las medidas requeridas para asegurarse que las personas que aplican controles de seguridad:
  - (i) Posean las competencias requeridas para desempeñar sus funciones.
  - (ii) Apliquen procedimientos de operación normalizados (PON).
- (2) La AAAES, supervisará el cumplimiento de las medidas de seguridad contenidas en este RACAE. Igualmente, previa coordinación con cada EAE, se realizarán las visitas de acompañamiento con el fin de verificar la pertinencia de los estudios de seguridad de acuerdo a la evaluación del riesgo.
- (3) Cada EAE, adoptará las medidas del caso, para asegurarse que los grupos o dependencias que tenga la responsabilidad de la seguridad física, estén capacitadas y conozcan plenamente los planes de reacción y contraataque de las unidades, donde se encuentren aeronaves o instalaciones de la Aviación de Estado.

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

- (a) Cada EAE adoptará las medidas del caso para asegurarse que el proveedor de servicios a la navegación aérea y sus dependientes (directos o indirectos) que operan en Colombia, establezcan y apliquen medidas de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos contenidos en este RACAE y acorde a las políticas de Seguridad de la Aviación de Estado.
- (b) Las estaciones destinadas a la provisión de servicios a la navegación aérea se consideran áreas o zonas de seguridad restringidas y, en consecuencia, se aplican las medidas y procedimientos de seguridad de la Aviación de Estado.
- (c) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación, ubicados en los cerros y parajes fuera del perímetro urbano (áreas desconcentradas de seguridad), son responsabilidad de cada EAE.
- (d) Los EAE realizarán 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.
- (e) La unidad que preste Servicios a la Navegación Aérea o sus homólogos; o dependencias que ejecuten esas competencias como proveedores de servicios a la navegación aérea para los EAE, deberán establecer y aplicar disposiciones de seguridad apropiadas.
- (f) La protección de los sistemas de ayudas a la navegación ubicados dentro del perímetro de los aeródromos de la Aviación de Estado, o en sus inmediaciones que estén al servicio de la operación, será realizada a través de los esquemas de seguridad del EAE.

- (g) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, debe asegurarse de incluir en sus esquemas de seguridad la protección de las ayudas a la navegación aérea considerándolas como puntos vulnerables y de interés especial.

## **CAPÍTULO G. Sistema de Seguridad Física**

### **160.601 Concepto de sistema de la seguridad física**

Sistema de medidas activas y pasivas, diseñadas e integradas, para proteger los activos físicos y operacionales de la Aviación de Estado, que salvaguarda los mencionados recursos aeronáuticos de los riesgos que los puedan afectar, entendiendo que el sistema de seguridad física debe ser flexible y ajustarse al ambiente operacional, donde se desarrollen actividades de los EAE, tendiendo en todo caso a la prevención, por medio de la constante actualización de los estudios de seguridad, donde se represente y conozca la evolución y ambiente cambiante de la amenaza.

En todo caso, el sistema de seguridad física, responderá a estudios de seguridad previos, que permitan entender el contexto donde se realizan las actividades operacionales de los EAE, siendo un sistema que contemple en todo momento la posibilidad de cambio, adaptarse rápida y constantemente al escenario cambiante que pueda presentarse por diferentes situaciones ya sean políticas, culturales, naturales o de cualquier índole, dando espacio a la tecnología, que en el actual escenario, hace parte fundamental de cualquier sistema de seguridad.

Los sistemas electrónicos de seguridad, también responderán a la necesidad de los EAE, de garantizar la supervivencia del personal y los bienes puestos bajo su custodia, su utilización también corresponderá a estudios de la planta física y los principios relativos a factores humanos (acuerdo reglamentación OACI 9683), para aumentar su efectividad, entendiendo que su buen uso corresponderá a la apropiada integración entre la detección y la oportuna reacción de las Fuerzas de Seguridad y Defensa.

### **160.605 Objetivo**

Cada EAE, establecerá las medidas que sean necesarias para reducir la posibilidad de un acto de interferencia ilícita, dirigido contra las tripulaciones, infraestructura, personal en tierra y aeronaves, (manteniendo la seguridad operacional a través de medidas aleatorias e imprevisibles con la finalidad de alcanzar un efecto disuasivo que facilite el estudio y conocimiento del accionar del enemigo), mantener la seguridad operacional y poder dar respuesta rápida ante cualquier amenaza, que se presente, conociendo con claridad los protocolos contra actos de interferencia ilícita y de esta manera poder ejecutarlos adecuadamente en las actividades diarias de prevención y en las actividades de reacción según fuera el caso.

### **160.610 Prioridades de la seguridad física de los recursos aeronáuticos del Estado**

Cada EAE, en cabeza de su comandante, Jefe o director, establece los planes y esquemas de seguridad física, medidas activas y pasivas para salvaguardar los recursos aéreos que posee bajo su responsabilidad, de acuerdo con su ambiente operacional.

La prioridad representa el nivel de importancia de un recurso integrante del Componente Aeronáutico de la Aviación de Estado, teniendo como prioridad la protección del talento humano.

Todos los recursos, están sujetos a riesgos generados por amenazas, éstos varían de acuerdo con las

condiciones locales, nacionales o internacionales, es por ello, necesario asignarle a cada uno de los mismos un nivel de seguridad, según su importancia militar en el desarrollo de las operaciones.

Los recursos aeronáuticos incluyen, entre otros:

- Personal comprometido en todo nivel con las actividades de la Aviación de Estado.
- Aeronaves.
- Sistemas aéreos no tripulados
- Instalaciones especiales como sistemas de defensa antiaérea, repetidoras, radares y hangares de mantenimiento.
- Armamento.
- Depósitos de combustibles.
- Estación de bomberos.
- Torres de Control.

### **160.615 Medidas de Seguridad Física**

Sistemas coordinados de barreras y obstáculos naturales, estructurales, humanos, eléctricos y caninos, los cuales tienen por objeto detectar y prevenir una acción o intrusión hostil en las zonas destinadas a la Aviación de Estado y mantener una vigilancia eficaz, con el fin de mitigar el riesgo o amenazas.

Las medidas físicas de seguridad se clasifican en:

#### **(a) Medidas activas**

Complementan integralmente las medidas pasivas, para vigilar y observar en forma permanente, en especial zonas y áreas críticas de la infraestructura aeronáutica, con el fin de detectar inmediatamente cualquier indicio de amenazas. Entre ellas pueden ser:

- (1) **Sistemas Electrónicos de Seguridad:** herramientas tecnológicas que apoyan el sistema integrado de seguridad física, tienen la intención de activar alarmas o alertar a la fuerza de seguridad de un intruso real o un intento de ingreso a un área. Estos sistemas de advertencia, detectan intrusos o intentos de ingreso, no los evita, cualquier sistema de detección de intrusos requiere una evaluación y una respuesta para proporcionar protección a un área. Es importante mencionar que todos los sistemas, inicialmente tienen puntos vulnerables, que por medio de su buen funcionamiento se pueden minimizar, o evitar por completo, por ello se busca implementar sistemas alternativos en caso de que uno de ellos sea vulnerado.

Para efectos del presente RACAE la clasificación de estos sistemas será la siguiente:

- (i) Cámaras de video seguridad para el perímetro interno y perímetro externo:

Son dispositivos de video analítica, cuya función es producir alarmas que activen los protocolos de seguridad y reducen el error humano, esta tecnología se usa para analizar los distintos puntos y áreas de monitoreo para datos específicos, comportamiento o actitudes.

- (ii) Centro de control y monitoreo

- Observación permanente (información en tiempo real).
- Análisis de la información.
- Registro de actividades.
- Implementación de los protocolos de seguridad.
- Coordinación.
- Sistemas de videovigilancia (CCTV) con detección de movimiento e infrarrojos
- Sensores de proximidad y de vibración en cercas
- Radares de detección de movimiento
- Sistemas de inhibición de Aeronaves no Tripuladas y radiofrecuencias

### (iii) Barreras Anti-Intrusión

- Zonas de exclusión aérea (prohibición de vuelos no autorizados)
- Sistemas de defensa C-UAS (Contra medidas Aeronaves No tripuladas)
- Barreras de bloqueo de pista (spike strips o sistemas retráctiles)
- Perímetros de seguridad con patrullaje continuo

### (iv) Barreras de Protección contra Explosivos y Amenazas Biológicas

- Detectores de explosivos y sustancias peligrosas en accesos
- Sistemas de escaneo de carga y equipaje (rayos X y tomografía computarizada)
- Áreas de confinamiento de emergencia (búnkeres o zonas seguras)
- Filtros de aire y sistemas de contención en terminales ante amenazas biológicas o químicas

### (v) Barreras de Ciberseguridad

- Sistemas de firewalls y encriptación de datos en redes aeroportuarias
- Controles de acceso a sistemas informáticos aeroportuarios
- Monitoreo en tiempo real de intentos de intrusión en redes digitales

### (vi) Control Acceso

- (a) Identificación: verificación de la información contenida, mediante documentos con la persona, vehículo, material o equipo que pretende ingresar o salir del EAE o ZR.
- (b) Autorización: orden, verbal o escrita, por la cual se permite el ingreso o salida de personas, vehículos, equipo o material del EAE o de la ZR.
- (c) Validación: cotejo de la información emitida por una autorización con la de identificación.
- (d) Enrolamiento: diligenciamiento en una base de datos de la información de una persona, vehículo, material o equipo, con el fin de caracterizarlo y que su identificación sea más efectiva.
- (e) Registro: búsqueda para encontrar algo no autorizado. Está compuesto por: enroladoras, lectoras, torniquetes, puertas, escáner rayos x y arcos

detectores.

(vii) Personal de seguridad:

Personal capacitado y calificado, para efectuar labores de vigilancia y velar por la seguridad primordialmente de las personas, bienes e infraestructura aeronáutica, llevando a cabo las comprobaciones, registros y prevenciones necesarias para el cumplimiento de la misión asignada. Además, deberán evitar la comisión de actos delictivos o infracciones administrativas en relación con su área de responsabilidad, cuentan con la autoridad para detener y poner a disposición de la autoridad competente a los delincuentes y sus instrumentos, así como denunciar a quienes cometan infracciones administrativas.

(b) **Medidas pasivas**

Las medidas pasivas, son usadas para definir los límites físicos de una instalación aeroportuaria, así mismo, restringen la entrada a personal no autorizado y su utilidad dependerá de la solidez y habilidad de cubrir todas las zonas perimetrales y avenidas de aproximación, que podría utilizar la amenaza. También son utilizadas a nivel general, para asegurar áreas, controlar perímetros, determinar las entradas físicas con el fin de retardar el avance de la amenaza. La construcción de las medidas pasivas, permite sostener un ataque del enemigo, el tiempo suficiente, para que las fuerzas de defensa lleguen al sitio y a su vez interactúan con las medidas pasivas, para obtener un sistema integrado, entre estas medidas tenemos entre otras:

1. Barreras perimetrales:

Las barreras perimétricas, son parte fundamental en la seguridad física aeroportuaria, impidiendo el paso por lugares no autorizados y protegiendo adecuadamente las instalaciones bajo custodia, se debe tener en cuenta que, el correcto diseño de estas barreras, corresponde a la necesidad expresada en los estudios de seguridad del sitio donde se custodien personal y bienes aeronáuticos, es de aclarar que, en la flexibilidad de su diseño se puede integrar tecnología para su mayor eficacia (sensores de movimiento, trampas de iluminación entre otras).

Las barreras, crean una disuasión psicológica para cualquier persona que piense ingresar sin autorización. Dichas barreras, pueden retrasar o incluso, evitar el paso a través de ellas.

Es importante que su correcta utilización, reduzca los riesgos en puestos vulnerables, como el control acceso, impidiendo las entradas forzadas de vehículos y personas.

Así mismo, el uso de barreras perimetrales, será un factor importante para determinar la cantidad de personal que debe custodiar las instalaciones aeronáuticas.

Estas barreras se dividen en 2 tipos, naturales y artificiales, siendo las naturales todas las características geográficas que ayudan a impedir o denegar el acceso a un área, son características únicas del terreno que incluyen:

- Barreras de agua: arroyos, quebradas, ríos.
- Barreras topográficas: acantilados, cañones, montañas.
- Barreras de Vegetación: arbustos, espinos, arboles.

Las barreras artificiales son diseñadas y creadas por el hombre para la defensa, en este caso particular de las instalaciones equipos aeroportuarias, incluye:

- Malla de perímetro.
- Letreros preventivos.
- Iluminación de seguridad.
- Cercas perimetrales de seguridad (alambrado de alta resistencia, con sensores de intrusión)
- Muros de contención y blindados (concreto reforzado o estructuras metálicas)
- Barreras anti vehículos (postes retráctiles, bolardos, muros)
- Redes de contención (para evitar ingreso de personas no autorizadas)
- Puertas de acceso reforzadas (blindadas o con sistemas biométricos)

#### **160.620 Área o zona de seguridad restringida.**

(a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE debe asegurarse de establecer las áreas o zonas de seguridad restringidas que estime necesarias; igualmente, debe implantar y aplicar medidas o controles de seguridad para dichas áreas, evitando el ingreso de personas o vehículos no autorizados.

(1) El aeródromo de la Aviación de Estado y demás destinatarios conforme con este RACAE, sección 160.110 "Obligatoriedad", deben delimitar claramente las áreas públicas de las restringidas e implementar una separación física entre las citadas áreas cuando se amerite, asegurándose que no pasen o ingresen personas, objetos o similares sin estar debidamente autorizados e inspeccionados, para el efecto asignará elementos y mecanismos de control efectivos en esos puntos.

(2) Se considera áreas o zonas de seguridad restringidas, las siguientes:

(i) Las áreas de operaciones del aeródromo de la Aviación de Estado (pistas de aterrizaje y despegue de aeronaves, calles de rodaje, plataformas, zonas de parqueo, hangares de mantenimiento, bomberos aeronáuticos, zonas de tanqueo) y demás establecidos en sus PSAE.

(ii) Áreas de control de acceso.

(iii) Zonas de salida de pasajeros de aeronaves de EAE entre el área de control de acceso y la aeronave.

(iv) Áreas de embarque de equipaje o carga en donde estas sean inspeccionadas; y las áreas de protección alrededor de las aeronaves (diamante o zona de seguridad de la aeronave).

(v) Zona de carga, después de la aplicación de los controles de seguridad y demás áreas que se consideren sensibles para operación de seguridad.

(vi) Centro de monitoreo de CCTV, recintos de guardias, Centro Operaciones (C3I2), zonas de archivo de documentos clasificados o de seguridad.

(vii) Despachos, Oficinas de Información Aeronáutica (OIA).

(viii) Dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea y servicios de protección al vuelo que hagan parte de la operación del aeródromo de la Aviación de Estado, como lo son: la 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.

(ix) Estación de Bomberos.

(x) Hangares o dependencias de mantenimiento, incluidas las zonas dónde las aeronaves entran en servicio.

(xi) Acueductos o áreas destinadas a depósito y almacenamiento de agua o combustibles que sirvan en los aeródromos de la Aviación de Estado.

(xii) Áreas de inspección de personas, equipajes y carga.

(xiii) Zonas de taxeo (Diseñadas dentro de un EAE o aeródromo donde las aeronaves pueden rodar o desplazarse entre diferentes puntos, como pistas de aterrizaje, hangares, áreas de mantenimiento y plataformas de estacionamiento).

(3) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado podrá considerar, de forma temporal o definitiva, como áreas o zonas de seguridad restringida, aquellas áreas del EAE que, de acuerdo con la apreciación de inteligencia, necesidad especial de seguridad o que en forma transitoria considere asegurar su protección.

#### 160.625 control de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringida.

(a) El comandante o por intermedio del personal asignado a las labores de seguridad de la Aviación de Estado o de compañías de vigilancia debidamente acreditadas por los EAE y contratadas para tal fin, deben asegurarse de controlar el ingreso de personas o vehículos a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeródromo de la Aviación de Estado.

(b) El control de ingreso de personas o vehículos a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas de aeródromo de la Aviación de Estado, como mínimo debe extenderse a:

(1) La verificación de la identidad de la persona.

(2) La verificación de permisos incluyendo vigencia y áreas autorizadas.

(3) Inspección de la persona y sus objetos.

(4) Inspección de vehículos, sus ocupantes y los artículos o carga transportada.

**Nota.** - El uso de prendas militares o policiales, así mismo la presentación de carnets o documentos que lo identifiquen como miembro de la Fuerza Pública no lo eximen del procedimiento de ingreso como tal de identificación, autenticación y autorización, con el fin de evitar casos de suplantación.

(c) Los EAE podrán realizar sus actividades de control en las áreas de seguridad restringidas portando su equipo y armamento.

(d) Conforme con el PSAE del aeródromo de la Aviación de Estado, en las áreas o instalaciones que puedan servir de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, el comandante del aeródromo a través del encargado del área de seguridad será responsable de:

(1) El control de ingreso por sus instalaciones a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas de aeródromo de la Aviación de Estado, asegurándose que sólo accedan las personas autorizadas por la dependencia de seguridad.

(2) La expedición de un documento de autorización de ingreso, para el personal que labora en las dependencias de los EAE; el no presentar dicho documento será motivo de impedir el ingreso a la unidad

**Nota.** - Personal ajeno a las dependencias que deba ingresar por algún motivo especial (contratistas, operarios de mantenimiento, servicios de aseo y limpieza aeronáutico, etc.). debe tramitar la autorización con cada aeródromo de la Aviación de Estado con la anticipación previa y requisitos exigidos por cada EAE.

(e) El ingreso o acceso a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas del aeródromo de la Aviación de Estado sin el correspondiente permiso expedido por la dependencia de seguridad, está prohibido.

(f) En cada aeródromo de la Aviación de Estado, por cuyas áreas puedan ingresar a un área o zona clasificada como restringida, debe asegurarse de contar con un Plan de Seguridad aprobado donde se establezca:

(1) Un sistema de identificación propio.

(2) La separación física del área operativa, del área administrativa o de los parqueaderos, de sus áreas restringidas.

(3) Un punto o filtro de control de acceso a su área restringida.

(4) El permiso identificación del aeródromo de la Aviación de Estado para ingresar a las áreas o zonas restringidas de la Unidad.

#### **160.625-1 Ingreso a las áreas de seguridad restringida por parte de autoridades públicas colombianas y extranjeras.**

(a) El ingreso del personal de autoridades judiciales y demás autoridades del Estado colombiano acreditadas como entidades de control o vigilancia, en cumplimiento de sus funciones, se hará previa presentación del correspondiente permiso expedido por el aeródromo de la Aviación de Estado de acuerdo a los protocolos establecidos por cada EAE.

(1) El comandante, su delegado o el responsable de la seguridad impartirá la orden y hará las coordinaciones necesarias para garantizar el ingreso en el menor tiempo posible a las áreas autorizadas.



(b) En el caso de operativos especiales, el servidor público o autoridad a cargo del mismo, solicitará por escrito el ingreso, al comandante de aeródromo de la Aviación de Estado, presentando el pronunciamiento que ordene o avale dicha operación. En el evento en que por razones propias del operativo no sea posible elevar solicitud escrita, la solicitud podrá hacerse de forma verbal al inicio del operativo.

(1) El comandante por intermedio del responsable de la seguridad de la Aviación de Estado en el aeródromo de la Aviación de Estado impartirá la orden y hará las coordinaciones necesarias para garantizar el ingreso inmediato a las áreas autorizadas.

(2) Concluido el operativo, el responsable de la seguridad de la Aviación de Estado del aeródromo de la Aviación de Estado hará las verificaciones del caso para la salida de todos los servidores públicos que participaron, sus armas y las municiones que ingresaron, dejando registro escrito de tal hecho en la minuta.

(i) El registro en la minuta podrá efectuarse con fundamento en la información que suministre el comandante o encargado de la operación.

**Nota.** - Cuando se hace referencia a armas y municiones en operativos especiales, se entiende las que porta la Policía Nacional, Fuerzas Militares y autoridades judiciales colombianas autorizadas.

(c) El personal de la Policía Nacional y de las demás autoridades, ingresarán a las áreas de seguridad restringidas en el aeródromo de la Aviación de Estado en desarrollo exclusivo de sus funciones de control o vigilancia, previamente autorizados.

(d) En caso de que se requiera o se solicite el ingreso de personal de autoridades públicas extranjeras, el único autorizado para dicha coordinación será el comandante del EAE, director o quien haga sus veces (o a quien este delegue).

#### **160.625-2 Sistema de identificación, control de ingreso y permiso para ingreso al aeródromo de la aviación de Estado.**

(a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, por intermedio del comandante de la seguridad del EAE (o su equivalente), debe asegurarse de establecer e implementar un sistema de identificación que permita la individualización y control de personas y/o vehículos en los puntos de inspección designados, antes de permitir el acceso a las diferentes áreas y a las zonas restringidas.

(b) Salvo el personal de tripulantes de vuelo, para el ingreso a las áreas de seguridad restringidas del aeródromo de la Aviación de Estado, sólo son válidos los permisos que expida la dependencia de seguridad, quien cuenta con la autonomía necesaria para la expedición de los mismos teniendo en cuenta los criterios de operatividad y seguridad contenidos en su PSAE.

(c) El sistema de identificación para ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas del aeródromo de la Aviación de Estado, debe contar con una base de datos y su respectivo respaldo (back-up) que permita consolidar datos históricos de permisos permanentes o temporales expedidos, vigentes, vencidos, retenidos o dados de baja entre otros criterios, con el tiempo que estipule el comandante para los fines de control y verificación del aeródromo de la Aviación de Estado y demás autoridades competentes, si hubiere lugar.

(d) Los equipos (computadores, impresoras, cámaras, etc.) destinados al sistema de identificación del aeródromo de la Aviación de Estado, deben ser de uso exclusivo para la elaboración,

producción y control de permisos; estos a su vez deben contar 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.

**Nota:** La información solo podrá utilizarse para los fines de seguridad de la Aviación de Estado y de ninguna forma podrá ser cedida ni transferida a ningún título.

(e) El encargado de la Seguridad de el EAE, la compañía de seguridad o quien haga sus veces, en coordinación del Grupo de Inteligencia (o su equivalente), debe asegurarse de establecer los diferentes tipos de permisos para el ingreso de personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas:

(1) Permiso permanente (carnet): Es aquel documento utilizado para la identificación de personas y vehículos que laboran de una forma permanente dentro de un área restringida.

(2) Permiso temporal (sticker): Es aquel documento utilizado para la identificación de personas y vehículos que laboran de una forma ocasional dentro de un área restringida.

(f) La dependencia de seguridad establecerá las medidas que estime necesarias para asegurarse que el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces pueda inspeccionar o consultar las bases de datos de seguridad de la Aviación de Estado y sus respectivos respaldos.

(g) El carnet institucional o documento que los EAE expide al personal, son documentos válidos para el ingreso a los aeródromos de la Aviación de Estado; sin embargo, según el tipo de autorización podrá acceder a las áreas o zonas de seguridad restringidas del mismo. No obstante, los mismos deben ser portados por su titular junto con el permiso en lugar visible, siempre que el servidor público se encuentre en ejercicio de sus funciones.

(h) El procedimiento de expedición, control y demás aspectos inherentes al sistema de identificación, debe incluirse en el PSAE.

(i) Los vehículos autorizados a ingresar o permanecer en las aéreas de seguridad restringida del aeródromo de Aviación de Estado que obedezcan a una razón operacional o de carácter personal deben cumplir con los siguientes aspectos:

(1) Requisitos operacionales establecidos en el Plan de Seguridad que cada EAE, para los vehículos que estén autorizados a ingresar a zonas restringidas como apoyo a las labores o actividades en plataforma.

(2) El aeródromo de la Aviación de Estado expedirá un permiso permanente a los vehículos del personal que labora al interior del EAE, su tiempo será potestad del comandante o quien haga sus veces y sujeto a la fecha de vigencia del seguro obligatorio (SOAT); la fecha máxima

autorizada para el permiso permanente no podrá superar la vigencia del seguro antes mencionado.

- (3) El aeródromo de la Aviación de Estado podrá expedir permiso temporal a los vehículos externos por término mínimo de un (1) día y máximo de treinta (30) días según solicitud y trámite respectivo.

**Nota.** - Cuando por las características y plazo de ejecución de obras de mantenimiento de la infraestructura, los vehículos utilizados en estas obras pasan de ser ocasionales a permanentes, deberán cumplir con los requisitos de seguridad, especificaciones operativas y de identificación contemplados acuerdo normas del EAE.

#### **160.630 Verificación de antecedentes para toda persona a quien se otorgue acceso a zonas de seguridad restringidas dentro del aeródromo de la Aviación de Estado.**

(a) El responsable de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, conjuntamente con el área de Inteligencia debe asegurarse de verificar antecedentes, incluidos los judiciales, de toda persona (nacional o extranjero) a quien se pretenda otorgar acceso a las áreas restringidas.

- (1) El mecanismo para la verificación de antecedentes será establecido por el grupo de seguridad conjuntamente con el grupo de Inteligencia (o sus equivalentes), acorde con las disposiciones de la normatividad vigente o realizando la consulta directa a través de las bases de datos de la Policía Nacional. El acceso podrá negarse conforme con los criterios previstos en el PSAE; en cualquier caso, se debe llevar un registro escrito, digital o electrónico de dichas verificaciones.
- (2) En caso de no verificar antecedentes, el responsable de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, debe asegurarse de asignar una escolta, quien acompañará permanentemente a la persona autorizada durante su permanencia en el área restringida.

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

El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE debe asegurarse de:

- (1) Establecer un sistema de identificación de personas y vehículos e impedir su acceso no autorizado al aeródromo de la Aviación de Estado o las zonas de seguridad restringidas, verificando el permiso del vehículo y sus ocupantes en los puestos de control designados antes de permitir el acceso.
- (2) Verificar los antecedentes de las personas que no sean parte de la tripulación, antes de autorizar su acceso al aeródromo de la Aviación de Estado o las zonas de seguridad restringidas. En cualquier caso, el ingreso debe hacerse con escolta.
- (3) Supervisar el control de la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves e impedir el acceso no autorizado a las aeronaves.
- (4) Inspeccionar y aplicar controles de seguridad a las personas que no sean parte de la tripulación, así como a los artículos que estos transporten, de forma permanente, antes de ingresar a del aeródromo de la Aviación de Estado o las zonas de seguridad restringidas.
- (5) Inspeccionar y aplicar otros controles de seguridad apropiados a los vehículos a los que se

conceda acceso al aeródromo de la Aviación de Estado o las zonas de seguridad restringidas, junto con sus ocupantes, equipajes y/o material que se transporte dentro de los mismos, de forma permanente.

(6) Repetir, de forma periódica, las verificaciones de antecedentes a todas las personas a las que se autoriza el acceso a la parte aeronáutica o las zonas de seguridad restringidas.

(i) La verificación periódica para el personal que ejecuta labores de Seguridad de la Aviación de Estado debe efectuarse como mínimo una vez trasladado o asignado a una Unidad, por el área de inteligencia, con base al estudio de seguridad del funcionario.

(ii) La verificación periódica para el resto del personal a quienes se les expida un permiso, debe efectuarse cuando se renueve su permiso permanente.

(b) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado, director o quien haga sus veces por intermedio del encargado de la seguridad, debe asegurarse de establecer y aplicar los procedimientos descritos o contemplados en su PSAE que sean necesarios para cumplir con lo previsto en el párrafo (a) de esta sección.

## 160.640 Control e Inspección de vehículos

### 160.640-1 Control de seguridad de la Aviación de Estado para vehículos y sus ocupantes

(a) Conforme con lo previsto en este RACAE, Capítulo G “Sistema de Seguridad Física”, la aplicación de inspección o controles de seguridad para vehículos, personas, artículos y/o materiales que se pretendan transportar en las aeronaves de Aviación de Estado; tiene la finalidad de asegurar que no se introduzca en una zona de seguridad restringida personas no autorizadas o artículos prohibidos que podrían usarse para perpetrar actos de interferencia ilícita.

(1) Únicamente los vehículos que obedezcan a una razón operacional y de seguridad de la Aviación de Estado podrán ser autorizados por la dependencia de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado para entrar en una zona de seguridad restringida, previo cumplimiento de los requisitos operacionales establecidos en el PSAE que se encuentre vigente.

(2) El PSAE deberá contener los criterios y procedimientos mínimos aplicables para la inspección de vehículos. Los métodos aplicados deben estar definidos y documentados para asegurar que todos los vehículos sean inspeccionados.

(3) Sin perjuicio de los controles que realiza la Policía Nacional y demás organismos de la Fuerza Pública, todo vehículo terrestre o equipo que se desplace sobre ruedas o por otros medios y que pretenda ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas: bien sea de particulares, autoridades públicas, autorizados en general o del aeródromo de la Aviación de Estado; debe ser objeto de control y contar con los respectivos permisos (del vehículo y de sus ocupantes).

(4) Sin perjuicio de los controles que realiza el aeródromo de la Aviación de Estado, los vehículos y sus ocupantes que ingresen a las áreas restringidas, serán objeto de inspección de seguridad de la Aviación de Estado, en el puesto de control acceso destinado para la verificación de ingreso a mencionada área.

**Nota.** - Solo podrá ingresar en el vehículo el conductor. Los ocupantes deberán ingresar por el punto de control de acceso de personal, con el fin de ser identificados y dejar registro de su ingreso por medio del sistema de cámaras.

#### **160.640-2 Medidas de seguridad para los vehículos de transporte de valores**

- (a) Para el control de ingreso de los vehículos destinados al transporte de valores y sus ocupantes, deben ser escoltados durante su desplazamiento en las aéreas restringidas del aeródromo de la Aviación de Estado, por el personal de seguridad del EAE, quienes se deben asegurar de monitorear continuamente la permanencia del vehículo y sus ocupantes al interior de las áreas restringidas del mismo; entendiéndose que esta actividad debe estar previamente coordinada, informada y autorizada por el comandante del EAE.

#### **160.640-3 Registro del ingreso de vehículos**

- (a) La dependencia de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado debe elaborar y conservar registro (de manera manual o digital) de los vehículos que circulan por sus puntos de control de acceso o salida de las áreas restringidas.

#### **160.640-4 Control de seguridad de la Aviación de Estado sobre los vehículos destinados al rescate, salvamento, extinción de incendios, operaciones, seguridad de la aviación civil, sanidad y demás vehículos destinados a operaciones en plataforma.**

- (a) La dependencia de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, se asegurará de evitar que los vehículos destinados al rescate, salvamento, extinción de incendios, operaciones, seguridad de la aviación civil (si fuese el caso), sanidad y los demás vehículos destinados en forma exclusiva a las operaciones en plataforma, transiten en las áreas o zonas de seguridad restringidas para las cuales no están autorizados.

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

#### **160.640-5 Exenciones especiales a la inspección de vehículos**

- (a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, es el único que tiene la competencia de autorizar la exención a la aplicación de inspecciones o controles de seguridad para vehículos, conforme con los criterios de seguridad previstos en su PSAE.

- (1) Estas exenciones podrán aplicarse en los siguientes casos, ante hechos comprobados, y procurando que el proceso de coordinación de la revisión sea de forma clara, ágil, expedita y articulada:

- (i) Vehículos de emergencias. Cuando se presente una emergencia en el aeródromo de la Aviación de Estado 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, se efectuarán los procedimientos de revisión acuerdo el criterio y la urgencia de la situación. Sin embargo, en el puesto de acceso vehicular que se establezca con dicho fin, se ubicará, en la medida de lo posible, personal de seguridad de refuerzo para impedir el acceso de vehículos distintos a los requeridos en el manejo de la emergencia.

- (ii) Vehículos del esquema de seguridad oficial del señor Presidente de la República de Colombia previa coordinación del el Jefe del esquema seguridad presidencial con el

comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.

(iii) Vehículos que integran una delegación oficial de Jefe de Estado, miembro de la realeza en visita o viaje oficial a Colombia y personalidades con estatus diplomáticos previa coordinación con el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.

(vi) 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 y coordinado con el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.

(b) Los procedimientos aplicables para los párrafos (a) (1) (i) (ii) (iii) (iv) anteriores, deben describirse en el PSAE.

#### **160.640-6 Requisitos mínimos de infraestructura, tecnología y equipamiento en puntos de control de acceso vehicular**

(a) De acuerdo a la necesidad operacional de cada base, plataforma aérea, aeródromo o sus equivalentes en los diferentes EAE (teniendo en cuenta la apreciación de inteligencia), se deberán establecer los requisitos mínimos de infraestructura, tecnología y equipamiento; para los puntos de control acceso vehicular adecuados para la circulación (entrada y/o salida) de vehículos. Dichos requisitos, procedimientos, horarios, restricciones y características del personal que preste sus servicios, deben de estar contemplados en PSAE de cada aeródromo de la Aviación de Estado.

#### **160.640-7 Ingreso de vehículos de funcionarios públicos a los aeródromos de la Aviación de Estado**

(a) Conforme con lo previsto en el PSAE, el control de ingreso de vehículos para personal de funcionarios públicos debe cumplir con lo siguiente:

(1) El control de ingreso de vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeródromo de la Aviación de Estado, se hará conforme con lo establecido en el numeral 6.1.1, según corresponda.

(i) El ingreso de vehículos de servidores públicos, se hará previa presentación del carnet o documento institucional, como documento de identificación oficial de sus servidores, efectuando la coordinación correspondiente con el EAE y la validación de los controles de seguridad pertinentes para el acceso a la unidad.

(ii) En los parqueaderos del aeródromo de la Aviación de Estado, los servidores públicos ingresarán de acuerdo a la disponibilidad de cupos e indicaciones del personal de seguridad para su respectiva ubicación.

(iv) En cualquier caso, los vehículos o personal de servidores públicos deberán seguir los procedimientos contemplados en el PSAE, contando con los debidos permisos, previa autorización del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.

#### **160.645 Ingreso de los tripulantes a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeródromo de la Aviación de Estado.**

- (a) Las tripulaciones de EAE, ingresarán a las áreas o zonas de seguridad restringidas en ejercicio exclusivo de sus labores, debidamente uniformados y portando en un lugar visible la identificación expedida por el aeródromo de la Aviación de Estado; conforme con lo descrito en el PSAE.
- (b) El grupo de seguridad (o su equivalente) del aeródromo de la Aviación de Estado, debe expedir el respectivo fichero al personal de tripulaciones con base en el listado actualizado (físico o electrónico) emitido por el grupo de combate, departamento de operaciones o sus equivalentes, y con el visto bueno del grupo de Inteligencia. La dependencia de seguridad debe asegurarse de entregar el documento de identificación lo antes posible para facilitar los procesos de seguridad dentro de la base.
- (c) El responsable de la seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado en coordinación con el grupo de Inteligencia y grupo de combate (o sus equivalentes) deben garantizar la existencia y actualización de las bases de datos o listados físicos que agilicen la verificación de la identidad de sus tripulaciones.
- (d) Los tripulantes no podrán ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas cuando se encuentren sin uniforme, carnet y/o licencias expedidas por el respectivo EAE.
- (e) Conforme con las medidas de seguridad definidas por el aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE, las tripulaciones que compartan cabina por motivo de instrucción u operacionales, por medio de su grupo de combate o grupo operativo de su EAE, departamento de operaciones o sus equivalentes deberán coordinar su acceso de manera oportuna, con el fin de no generar retrasos a las programaciones de vuelo o instrucción en tierra, por medio de listados (físicos o magnéticos) donde figure el nombre de todos los tripulantes que ingresarán al área restringida, el cual se debe confrontar en el punto de control.

**Nota.** - Es responsabilidad de cada EAE, efectuar los diferentes ficheros y/o licencias que identifiquen al personal. El uso de uniformes, insignias y diferentes elementos de uso exclusivo de los EAE no son garantía de seguridad, por la misma razón las revisiones o inspecciones deben realizarse sin excepción alguna.

#### **160.650 Medidas relativas a la seguridad física de los recursos aeronáuticos del Estado**

- (a) Las medidas relativas a la seguridad física de los recursos aeronáuticos del Estado se encuentran definidas en este documento en el numeral 160.610 "Prioridades de la seguridad física de los recursos aeronáuticos del Estado" como una obligación a cargo del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces y las mismas deben desarrollarse en el PSAE.
- (b) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, por intermedio del comandante del grupo de educación aeronáutica (o su equivalente), deberá garantizar el entrenamiento del personal encargado de la seguridad, con el fin de identificar actividades sospechosas que se puedan convertir en actos de interferencia ilícita
- (c) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces en su PSAE se asegurará de adoptar los procedimientos mínimos necesarios para cumplir con lo previsto en esta sección.

#### **160.655 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano**

### 160.655-1 Inspección de pasajeros y su equipaje de mano

(a) Las medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano se encuentran definidas como una obligación a cargo del encargado del área de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, y las mismas deben desarrollarse en sus respectivos PSAE, estableciendo procedimientos y medidas de seguridad para:

(1) Inspeccionar a los pasajeros, su equipaje de mano, indumentaria (incluyendo cinturones y demás objetos que porten consigo), antes de ingresar a la zona de seguridad restringida para su embarque en una aeronave de Aviación de Estado.

(2) Inspeccionar a los pasajeros en transbordo, junto con su equipaje de mano y demás objetos que porten consigo, antes de su embarque en una aeronave de Aviación de Estado para continuar su viaje.

(3) Garantizar que los pasajeros y su equipaje de mano que han sido objeto de inspección, estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en una aeronave de Aviación de Estado.

(4) Verificar el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado.

**Nota.** - Las medidas de seguridad que se apliquen para la revisión de personal y equipaje podrán ser realizadas de manera aleatoria y las veces que sea necesario, adicional a los controles regulares de seguridad, con el fin de garantizar la seguridad de la operación que se esté realizando.

(5) Inspeccionar a toda persona que ingrese a las áreas de seguridad restringida incluyendo, cinturones y demás objetos que porten consigo.

(6) Establecer prácticas en los aeródromos de la Aviación de Estado para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir un acto de interferencia ilícita.

(7) Incrementar los niveles de inspección a personas y sus objetos cuando lo consideren necesario, a causa de elevación del nivel de riesgo evitando que se materialice un acto de interferencia ilícita.

(a) En los casos o situaciones especiales, que el personal de los EAE deba llevar consigo armas, explosivos u otros artefactos u objetos o sustancias peligrosas, se debe garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad que se tengan establecidas por cada aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE, sin omitir las normas de seguridad evitando la materialización de actos de interferencia ilícita.

(b) Salvo situaciones operacionales específicas que requieran las armas cargadas, se debe verificar el uso del cartucho de la vida en las tropas regulares; proveedores guardados y el control positivo de las armas. Mencionada verificación debe ser de la competencia del personal de tripulantes de la aeronave (Técnicos de vuelo).

**Nota.** - Este tipo de vuelos deben tener un documento u orden de operaciones donde se relacione de manera clara el personal, material y cantidad de armamento que se llevará a bordo de la aeronave. Así mismo, el personal de la tripulación debe verificar su correcta manipulación y estiba



a bordo de la misma, de acuerdo con los protocolos que cada EAE tenga estipulados en sus procedimientos de Seguridad Operacional.

(c) .

(d) El aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE se asegurará de adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en los literales (a) y (b) anteriores.

#### **160.655-2 Inspección de las personas y sus objetos**

(a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE se asegurará de establecer las medidas y procedimientos de seguridad aplicables, los puntos de control designados para la inspección de personas y los objetos que estas porten, antes de permitir el acceso a las áreas de seguridad restringida.

(1) Todo el personal que hace uso de los vuelos de Aviación de Estado, deberá cumplir con lo establecido en el párrafo (a) anterior. Realizando todos los procedimientos de seguridad pertinentes para el ingreso a las áreas de seguridad restringida, siendo motivo para no abordar la aeronave el no efectuar dichos procedimientos o el ingreso por sitios no autorizados.

(b) Las medidas y procedimientos de seguridad de la Aviación de Estado que se establezcan o aplique en el aeródromo de la Aviación de Estado, deben cumplir con los principios de seguridad y facilitación previsto en el numeral 160.105 "Principios de Seguridad de la Aviación de Estado" y 160.120 "Seguridad y Facilitación".

(1) Sin perjuicio de los controles aplicados por los encargados de seguridad en el aeródromo de la Aviación de Estado, todas las personas y objetos que se pretendan ingresar a la parte aeronáutica o las áreas o zonas de seguridad restringidas, sea por parte de servidores públicos, empleados, tripulantes, particulares o pasajeros, serán inspeccionados (manualmente o mediante la utilización de los equipos o sistemas de seguridad correspondientes), por el personal asignado a las operaciones de seguridad para descartar la presencia de armas, artefactos explosivos o elementos que no presenten el debido permiso para ser transportados en el vuelo de Aviación de Estado y que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita.

**Nota.** - A partir de la orden de vuelo y sin excepción, el personal de tripulantes debe conocer si el personal que viaja en la aeronave se encuentra armado; con el fin de realizar las respectivas verificaciones e impartir las instrucciones de seguridad.

(c) El procedimiento de inspección debe realizarse al ingreso al aeródromo de la Aviación de Estado y al ingreso a las áreas de seguridad restringida o áreas operativas.

(d) Cuando se requiera realizar una inspección detallada, este procedimiento se hará en privado. En el evento de no disponerse de espacios especiales para la inspección en privado, podrán utilizar temporalmente cortinas o biombos adecuados específicamente para este propósito, siempre que con ello se garantice la privacidad en la aplicación del procedimiento.

(e) El procedimiento de inspección en privado, será ejecutado en forma exclusiva por el personal de los EAE capacitado y asignado al sitio de inspección en el aeródromo de la Aviación de Estado.

(f) La inspección a personas con movilidad reducida que se transporten en sillas de ruedas o utilicen medios de apoyo para su movilización, y la inspección a menores que sean transportados en coches o en brazos de quienes los llevan, será realizada de forma manual por el personal

asignado a las operaciones de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, según corresponda.

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

#### **160.655-3 Inspección a servidores públicos de las autoridades de control, vigilancia, policivas, militares o judiciales.**

(a) Salvo los casos en que se adelante un operativo especial o diligencia judicial, la inspección a los servidores públicos del Estado colombiano, miembros de las autoridades de control, vigilancia o judiciales; se adelantará de forma ordinaria y sin excepción, conforme a los protocolos establecidos para tal fin.

(1) El personal de los EAE que desarrolla labores de carácter permanente en el aeródromo de la Aviación de Estado, acorde al ejercicio de sus competencias y en apoyo a las labores de seguridad de la Aviación de Estado, estarán en las áreas de seguridad restringidas equipados con su arma de dotación si así lo exige su función, previas las coordinaciones e información correspondiente con el responsable de la seguridad de la Aviación de Estado.

#### **160.655-4 Oposición a la requisa (revisión manual) o a la inspección (revisión técnica) de la persona, del equipaje u objetos de mano**

(a) Salvo lo contemplado para el personal de 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 en los aeródromos de la Aviación de Estado, sean empleados, tripulantes, servidores públicos, particulares o pasajeros que se nieguen a la requisa o a la inspección de sus objetos o equipaje de mano, no podrán ingresar a las referidas áreas ni embarcarse en sus aeronaves. En el caso en que ya hayan abordado, deberán desabordar la aeronave hasta que se realicen las requisas correspondientes, dejando constancia de lo sucedido en las minutas de seguridad y elaborando los respectivos informes a que haya lugar.

*Nota. - La revisión o inspección que se realiza incluye al personal de las tripulaciones, técnicos y demás personal involucrado en las actividades de vuelo sin excepción, realizando las respectivas verificaciones y siguiendo las instrucciones de seguridad.*

#### **160.655-5 Control de pasajeros, equipajes de mano inspeccionados y personas en general, en las áreas o zonas de seguridad restringida.**

(a) El responsable de la seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, se asegurará de establecer en su PSAE, las medidas que sean necesarias para controlar la circulación de personas y pasajeros en las zonas de abordaje o lugares que tengan establecidos para tal fin.

(b) Cuando los pasajeros ya inspeccionados entran en contacto con otras personas sin inspección, deben realizar una nueva inspección antes de abordar en una aeronave para continuar su viaje, descartando la presencia de armas, explosivos o mercancías peligrosas.

(c) Cuando un pasajero en tránsito haya tenido acceso a las áreas de equipaje o haya salido de la

sala de abordaje, de las áreas o zonas de seguridad restringidas, deberá practicársele nuevamente una inspección antes de su abordaje a la aeronave.

(d) Tratándose de vuelos internacionales, el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado, por intermedio del personal de seguridad deberá verificar el cumplimiento de los protocolos contemplados en su Plan de Seguridad, garantizando que en ningún caso personal que acceda a estos vuelos haya evitado los controles dispuestos; o haya tenido acceso a la aeronave por lugares diferentes a los establecidos.

(e) En lo posible, para los vuelos locales el aeródromo de la Aviación de Estado dispondrá de instalaciones físicas, en las que la tripulación y los pasajeros en tránsito directo, en la misma aeronave o que se transfiriesen a otra, puedan permanecer sin tener que someterse a las formalidades de nueva inspección a la ya realizada en la base de origen, siempre y cuando la evaluación de riesgo, emitida por los grupos de Inteligencia, para esas operaciones den como resultado que esa exención no representa riesgo que vulnere la seguridad de la Aviación de Estado.

(1) Cuando la evaluación citada en el párrafo anterior concluya que representa un riesgo para la seguridad de los aeródromos de la Aviación de Estado de destino, tránsito o transbordo, deberán asegurar que las personas citadas, sean objeto de controles de seguridad de la Aviación de Estado previo a mezclarse con las personas ya inspeccionadas.

**Nota.** - En caso de no tener o disponer de instalaciones físicas para el embarque o desembarque de tripulación, pasajeros, material y carga; se deberá coordinar personal de seguridad con el propósito de facilitar este proceso, mantener las medidas de seguridad y prevenir la ocurrencia de actos de interferencia ilícita.

#### **160.655-6 Medida extraordinaria de inspección de pasajeros, tripulaciones, empleados y equipaje de mano en salas de embarque o previos al embarque.**

(a) Cuando se determine en la reunión de Seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado un aumento en el nivel de riesgo que pueda materializarse en un acto de interferencia ilícita, se requerirá una inspección adicional a las personas, previo al embarque de vuelos, corresponde al grupo encargado de la seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, efectuar la inspección de las personas y equipaje en el sitio de ingreso a las salas de embarque; de esta inspección se dejará constancia en los libros de minuta a cargo de la seguridad.

(1) En lo posible, y respetando las características propias y el cumplimiento de la misión de cada EAE se dispondrá de sistemas de control mínimos que garanticen la seguridad previos al ingreso a las zonas restringidas y al embarque de las aeronaves de la Aviación de Estado.

(2) Si con ocasión del control ejercido por el grupo de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, se encuentran materiales, sustancias u objetos cuyo transporte esté prohibido o restringido, al igual que si se advierte cualquier situación anómala en el ingreso a la sala de embarque o en el abordaje de la aeronave, el grupo de seguridad deberá solicitar el apoyo respectivo a la dependencia de inteligencia, con el fin de seguir los protocolos de seguridad establecidos para este hecho.

**Nota.** - En caso de ser necesario se deberán efectuar las respectivas coordinaciones con Policía Nacional para efectos de trámites y procedimientos de judicialización respectivos.

### 160.655-7 Restricción especial de equipaje de mano

(a) En los aeródromos de la Aviación de Estado que no cuenten con equipo o dispositivo de detección para la inspección del equipaje de mano, podrá restringirse temporalmente el equipaje de mano, a:

(1) Maletín en el caso de los hombres.

(2) Bolsa de mano o maletín en el caso de las mujeres.

(3) En los eventos en que se lleve un menor en brazos, se autoriza como equipaje de mano la pañalera o maletín en donde estén contenidos los elementos requeridos para su alimentación o higiene.

(b) Cuando un equipo o dispositivo de detección con los que cuenta un aeródromo de la Aviación de Estado quede fuera de servicio, el responsable de seguridad podrá ordenar temporalmente efectuar la revisión manual del equipaje de mano mientras se ponen nuevamente en servicio los equipos. Esta verificación se efectuará en presencia del responsable o dueño del equipaje.

(1) Para los EAE no es un impedimento o limitación el no poseer o tener operativos equipos de detección; sin embargo, eso no exime o anula las respectivas verificaciones tanto del personal como material que se va a embarcar a bordo de las aeronaves de Aviación de Estado. Estas se efectuarán por cada EAE con las limitaciones y medios disponibles acuerdo sus políticas de seguridad.

**Nota.** - El personal que realiza dicha inspección debería contar con la instrucción y capacitación mínima para realizar dicho procedimiento, siempre colocando por encima la seguridad, sin vulnerar los derechos y buen nombre de las personas.

(c) La restricción del equipaje de mano debe ser comunicada a los pasajeros por el responsable de inspección del equipaje (técnico de vuelo, inspector de carga o su equivalente en los EAE), quienes acuerdo a las características físicas de la aeronave o tipo de vuelo se encargarán de comunicar las restricciones de seguridad con el fin de evitar accidentes que pongan en riesgo la seguridad del vuelo.

### 160.655-8 Ingreso de pasajeros a las áreas de seguridad restringida.

(a) Los pasajeros en las diferentes aeronaves de la Aviación de Estado serán autorizados mediante listados previos que los grupos de combate, departamentos de operaciones o sus equivalentes en los EAE, enviarán respectivamente al personal de seguridad, los cuales verificarán con el documento de identidad del pasajero, sin perjuicio de las revisiones que puedan realizar las demás autoridades públicas colombianas.

(1) Al revisar los listados del personal a embarcar, el personal de seguridad de la Aviación de Estado a cargo de los puntos de control de acceso, deberá tener en cuenta los tiempos de antelación para la presentación de los pasajeros en zonas de abordaje.

### 160.655-9 Documentos de identificación válidos para pasajeros.

(a) Los documentos autorizados para verificación e identificación de pasajeros, al momento del chequeo, ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringida y embarque son:

(1) Los documentos válidos de identificación para las personas dentro del Territorio Nacional, establecidos por la Registradora Nacional del Estado Civil, así:

- (i) Cedula de Ciudadanía para mayores de 18 años.
- (ii) Tarjeta de Identidad para menores, entre 7 y 18 años.
- (iii) Registro Civil de Nacimiento para menores de 0 a 7 años.
- (iv) Cedula de Extranjería o documento válido para personas extranjeras.

(2) En el evento que la tarjeta de identidad o cédula de ciudadanía se encuentre en trámite, podrá utilizarse como documento supletorio la Contraseña (comprobante documento en trámite) de la Tarjeta de Identidad o Cédula de Ciudadanía, expedida por la Registradora Nacional del Estado Civil.

(3) En el evento de pérdida o extravío de la cédula de ciudadanía o tarjeta de identidad, podrá utilizarse como documento supletorio:

- (i) El pasaporte
- (ii) Licencia de conducción
- (iii) Libreta militar
- (iv) Tarjeta profesional
- (v) El documento supletorio se presentará acompañado de la denuncia por pérdida de la cédula de ciudadanía.

(b) En casos excepcionales, autorizados por el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, los pasajeros que presenten pérdida de la totalidad de los documentos, pueden presentar la respectiva denuncia, documento que ratifique que se está tramitando el duplicado, u otro documento donde se constate su identidad, para poder hacer uso del vuelo.

(c) Sin perjuicio de lo previsto en acuerdos de migración u otros acuerdos sobre flujo de pasajeros aéreos celebrados por la República de Colombia, el documento válido de identificación para los pasajeros en vuelos internacionales si hubiese lugar en las aeronaves de Aviación de Estado es el Pasaporte.

(d) La verificación e identificación de pasajeros se llevará a cabo en el punto de control de acceso a las áreas restringidas de los aeródromos de la Aviación de Estado para los viajeros, sin perjuicio de las medidas de control a cargo de autoridades competentes, si fuera el caso.

**Nota.** - En caso de presentarse duda con la verificación de los documentos la persona encargada de revisar las bases de datos en los organismos del Estado será el funcionario de inteligencia disponible. Así mismo, los vuelos internacionales deben ser verificados por personal de Inteligencia, quienes comprobarán la identidad del personal que aborda las aeronaves de la Aviación de Estado.

## **160.655-10 Recurso humano y material en los puntos de inspección. (Control acceso)**

(a) Los requisitos mínimos de dotación de recurso humano con los que deben contar los puntos de

inspección (filtros) de pasajeros o personas en el aeródromo de la Aviación de Estado, deben ser los establecidos en su PSAE y de acuerdo a la apreciación de inteligencia que esté vigente en ese momento.

(b) Cada aeródromo de la Aviación de Estado podrá diseñar una solución tecnológica que asegure un mayor nivel de efectividad en un punto de inspección, ajustándose a su nivel de riesgo y presupuesto asignado.

(1) El estudio técnico de seguridad debe como mínimo:

(i) Responder a una necesidad comprobada en materia de seguridad.

(ii) Describir de manera precisa la viabilidad técnica del hardware o software que se pretenda adquirir.

(iii) De acuerdo a las características propias del aeródromo de la Aviación de Estado, demostrar la conveniencia en la adquisición del material que se pretenda comprar.

(iv) Definir el perfil del personal que utilizará los nuevos recursos, con el fin de garantizar su adecuada utilización y garantizar su adecuado mantenimiento.

(v) Hacer seguimiento por medio de los informes de supervisión.

(2) El estudio técnico de seguridad como una iniciativa propia del aeródromo de la Aviación de Estado, debe contar con el aval del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado previa verificación del comandante del área de seguridad.

#### **160.655-11 Medidas relativas al equipaje de bodega y carga**

(a) Las medidas relativas a la inspección de equipaje de bodega es una obligación a cargo del aeródromo de la Aviación de Estado y las mismas deben desarrollarse en sus respectivos PSAE. Debiendo someter a inspección antes de embarcar a bordo de una aeronave todo equipaje de bodega y carga.

(b) El comandante o quien haga sus veces, a través del encargado de la seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado debe establecer procedimientos de inspección eficaces para impedir que se introduzcan a bordo de las aeronaves armas, sustancias explosivas, pirotécnicas, incendiarias, sustancias alucinógenas, materiales o mercancías peligrosas que puedan ser usados para cometer actos de interferencia ilícita.

(c) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, debe garantizar que el área encargada de la seguridad realice una inspección eficaz y completa del equipaje, mediante registro manual, registro con binomio canino (antinarcóticos y antiexplosivos), sistemas de detección convencionales de Rayos X u otros equipos o sistemas electrónicos.

**Nota.** - Teniendo en cuenta la tecnología y disponibilidad de recursos por parte de cada EAE en sus aeródromos de la Aviación de Estado, considerando que no todos disponen de los medios tecnológicos, se aclara que su utilización en la inspección de equipajes con dichos medios se tendrá como una medida complementaria al control de seguridad de carácter ordinario.

(d) Cuando una base aérea, campo aéreo o plataforma aérea o sus equivalentes en los diferentes EAE cuente con un sistema de manejo de equipajes deberá aplicar su uso de acuerdo a las normas y procedimientos establecidas para este fin.

(e) En el caso en que el aeródromo de la Aviación de Estado no cuente con sistema de manejo de equipajes, debe disponer de la facilitación necesaria que le permita al personal encargado de la seguridad poder garantizar el control y la protección efectiva del equipaje de bodega siempre en armonía con lo dispuesto en el RACAE 209 FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO PARA LA AVIACIÓN DE ESTADO.

(f) El transporte de armas, herramientas o cualquier objeto que pueda ser utilizado como arma debe ser transportado con pleno conocimiento de la tripulación y bajo sus instrucciones para el embalaje y manipulación.

**Nota.** - Teniendo en cuenta las misiones y funciones propias de los EAE, según el tipo de vuelo, es posible que el personal que sube abordo o hace uso de los mismos, lo pueda hacer armado, según la condición especial o particular del vuelo. Esto sin vulnerar las medidas de seguridad establecidas por cada EAE.

(g) Conforme con lo previsto en las “Medidas relativas al equipaje de Bodega”, cada aeródromo de la Aviación de Estado en sus respectivos PSAE, deben asegurarse de adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en este RACAE.

(h) Está prohibido el transporte en aeronaves de la AE de especies de Fauna y Flora sin una previa solicitud de la autoridad ambiental competente y sin los requerimientos especiales de transporte, la debida documentación, permisos y licencias ambientales expedidas por la autoridad correspondiente. (RACAE 209)

#### **160.660 Medidas relativas a la carga y otros artículos**

(a) Las medidas relativas a la carga y otros artículos se encuentran definidas en el numeral 160.655-11 “Medidas relativas al equipaje de bodega y carga” como una obligación a cargo del aeródromo de la Aviación de Estado y las mismas deben desarrollarse en sus respectivos PSAE.

(b) El comandante por intermedio del encargado de la seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE debe asegurarse de adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en esta sección.

(c) En lo relativo a cargas o sustancias consideradas como peligrosas deberán transportarse de acuerdo a lo contenido en el RACAE 175. “Transporte de mercancías peligrosas para la aviación de Estado”

(d) El comandante, director, o quien haga sus veces en el EAE tomara las medidas para restringir el ingreso de carga en la que se pretenda transportar especies de Fauna y Flora sin una previa solicitud de la autoridad ambiental competente y sin los requerimientos especiales, la debida documentación, permisos y licencias ambientales expedidas por la autoridad correspondiente.

#### **160.660-1 Control de la carga, paquetes de mensajería y encomiendas.**

(a) El comandante o quien haga sus veces, por intermedio del encargado de la seguridad del

aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE establecerá las medidas y procedimientos aplicables a la inspección y control de la carga, paquetes de mensajería y encomiendas, antes de embarcarlos en la aeronave, conforme con lo previsto en el numeral 160.655-11 “Medidas relativas al equipaje de Bodega y Carga”, asegurándose de cumplir con los siguientes aspectos:

(1) Responsabilidad por el control de la carga, paquetes de mensajería y encomiendas.

(i) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, es responsable de garantizar la aplicación de las medidas de control e inspección que se apliquen a la carga, los paquetes de mensajería y las encomiendas, sin perjuicio de los controles que realiza la dependencia de seguridad e inteligencia en lo respectivo de sus competencias.

(ii) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, debe asegurarse de establecer las medidas y procedimientos de seguridad que sean necesarios y aplicables de acuerdo a la naturaleza de la carga o envío, descartando todo riesgo para la seguridad de las personas a bordo, terceros en la superficie, el vuelo, la aeronave o instalaciones y previniendo la ocurrencia de actos de interferencia ilícita.

(2) Medidas de control para el transporte de carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento en aeronaves de Aviación de Estado.

(i) En las aeronaves destinadas al transporte de pasajeros se podrá transportar carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas, acuerdo doctrinas establecidas por los EAE, con su debida precaución y restricciones.

(ii) Podrá transportarse carga en aeronaves de Aviación de Estado, al igual que los pasajeros, repuestos y demás provisiones o elementos que sean necesarios para el buen desarrollo de las actividades de vuelo de los EAE, siempre que no constituyan un riesgo para la seguridad aérea.

(3) Los encargados de seguridad e inteligencia deben asegurarse de inspeccionar la carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas, garantizando la protección, custodia directa y el control de los envíos desde el momento de su recepción hasta que estos sean entregados en transferencia a su destino o hasta que sea reclamada por el encargado en el lugar de destino.

(b) Medidas de control para el transporte de carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas en aeronaves de la Aviación de Estado.

(1) Además de cumplir con las normas relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, incorporará en su PSAE las medidas y procedimientos relacionadas con la revisión (manual y/o mediante máquinas de rayos X u otra tecnología eficiente) de la carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas con el objeto de proteger el envío frente a actos de interferencia ilícita, garantizando que éstas hayan sido aseguradas de forma adecuada y siguiendo las normas de seguridad pertinentes, antes de abordar la aeronave y en el periodo que estén bajo su custodia.

(2) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, podrá aceptar para el transporte por vía aérea: carga, paquetes, encomiendas, material reservado y



armamento o mercancías peligrosas que estén comprendidos en una de las siguientes categorías:

(i) Tienen un responsable o encargado respectivamente identificado.

(ii) Se ha inspeccionado por parte del personal de seguridad el elemento en mención.

(iii) Una vez verificada la información de la persona encargada, y verificado el elemento a llevar, puede ser aceptada para el transporte en aeronaves de Aviación de Estado con las respectivas medidas o protocolos de seguridad.

(c) Carga de transbordo o transferencia.

(1) La carga de transbordo o transferencia entre aeronaves de Aviación de Estado, no será sometida a inspecciones si así lo establece el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE, siempre que:

(i) Proceda de un aeródromo de la Aviación de Estado en donde se hayan realizado los respectivos procedimientos de inspección y control.

(ii) La carga se encuentre debidamente protegida en el sitio de trasbordo.

(iii) Cuando exista duda respecto de los controles realizados a la carga, esta debe someterse a nueva inspección (manual y/o mediante la utilización de máquinas de rayos X u otra tecnología) antes de ser cargada nuevamente en las aeronaves de Aviación de Estado.

(d) Obligaciones del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, con las aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga.

(1) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, para el caso de las aeronaves destinadas al transporte exclusivo de carga, en su PSAE por intermedio del personal encargado de la seguridad e inteligencia, debe verificar que la carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas estén conforme con lo previsto en el presente documento, cumpliendo como mínimo con los siguientes principios:

(i) La carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas deben provenir de fuentes seguras, sin dejar de efectuar la respectiva inspección previa, para no vulnerar la seguridad del vuelo.

(ii) La carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas que se consideren de alto riesgo, deben someterse a medidas de seguridad adicionales a los procedimientos básicos.

(iii) Una vez en condiciones de seguridad óptimas, la carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas deben mantenerse protegidos, debidamente estibados y asegurados durante todo el viaje, inclusive en los puntos de transbordo o tránsito hasta su entrega al destinatario.

(iv) Las operaciones de carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas deben estar sujetas a supervisión y actividades de control de calidad, y evitar la duplicación innecesaria de controles de seguridad.

**Nota.** - Si en algún momento los procedimientos de seguridad de la Aviación de Estado se

ven vulnerados o se requiere efectuar nuevamente una verificación por razón o causa de la seguridad del vuelo; y esto conlleva a una demora en la salida, el comandante de la aeronave deberá informar de manera inmediata, y siguiendo el conducto regular hasta llegar al comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.

(2) Además de las obligaciones establecidas para los comandantes de los aeródromos de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, contenidas en este RACAE, el comandante responsable de la aeronave destinada al transporte de carga, debe verificar que el área pertinente:

(i) Cumpla con las normas que regulan el transporte, especialmente el de mercancías peligrosas, sustancias prohibidas y material nocivo por vía aérea incluyendo las medidas y procedimientos de control para el cumplimiento de este RACAE y las normas sobre esta materia establecidas por seguridad operacional.

(ii) Aplique el medio manual, técnico o de cualquier otro tipo que permitan identificar o detectar armas o elementos explosivos o incendiarios improvisados, sustancias peligrosas y/o artefactos que puedan ser utilizados para la comisión de un acto de interferencia ilícita, mediante uso de tecnología o procedimientos de registro físico acorde a la naturaleza del envío (método apropiado para el tipo de envío), sin perjuicio de los controles que se deban realizar para tal fin.

**Nota.** - El uso de biosensores u otros elementos tecnológicos para reforzar los procedimientos de seguridad de la Aviación de Estado son complementarios a las medidas de control que deben cumplirse.

(iii) Lleve un registro (escrito o en medio magnético) del personal que suministra la carga (responsables, encargados o intermediarios de la carga). El registro debe contener como mínimo:

(A) Nombre de la persona.

(B) Número del documento de identificación.

(C) Número de teléfono y dirección de contacto.

(D) Nombre, identificación y ubicación de quien recibe la carga.

(E) Tipo de carga.

(F) Breve descripción de los riesgos implícitos de la carga y de las contramedidas aplicadas.

(iv) Ordene la realización periódica y a su orden las pruebas de vulnerabilidad para verificar la eficiencia de los controles que se practican en los vuelos de carga, involucrando la cadena de suministro (responsables, encargados o intermediarios de la carga); y solicitando la retroalimentación de estas pruebas con el fin de fortalecer el sistema de seguridad.

(v) Lleve un registro (escrito o electrónico) lo más detallado posible de la carga transportada y su contenido, conforme con lo registrado en el documento de transporte, que cada EAE tenga establecido para tal fin.

(vi) Conserve adecuadamente la información de manera que pueda ser reproducida y/o consultada en cualquier tiempo por las autoridades aduaneras u organismos especializados de seguridad del Estado que la requieran.

(vii) Designe un responsable de Seguridad, así como el personal encargado de cumplir y hacer

cumplir este RACAE y su PSAE, detallando las tareas que les sean asignadas, dentro de las cuales, como mínimo deben estar:

- (A) Las de supervisión permanente a la ejecución de procedimientos de control que se ejerzan para garantizar la seguridad de las áreas operacionales o instalaciones propias, arrendadas o en su poder bajo cualquier título.
- (B) La seguridad de sus bienes muebles, pasajeros, tripulaciones, empleados, contratistas, carga, paquetes, encomiendas, material reservado y armamento o mercancías peligrosas; y la seguridad de las aeronaves utilizadas para la operación.
- (C) La designación del responsable de la seguridad, no exime al comandante o quien haga sus veces, de la responsabilidad disciplinaria o administrativa en relación con la seguridad de la Aviación de Estado.

(3) Cumplir con el procedimiento establecido en su PSAE, para efecto de la capacitación del personal e idoneidad en los procesos de seguridad de la Aviación de Estado.

(4) Establecer en su PSAE los procedimientos mínimos exigidos en este documento.

(e) Excepciones de inspección a la carga por parte de la Seguridad de la Aviación de Estado.

(1) Siempre que no se comprometa en forma alguna la seguridad, el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, conforme con los criterios de seguridad previstos en su PSAE y de acuerdo con el nivel de riesgo de la carga o envío, podrá aplicar excepciones a la inspección de la carga.

(2) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, debe asegurarse de exigir al responsable, encargado o intermediario de la carga o del envío que:

(i) Certifique que los artículos a transportar están autorizados, debidamente embalados y con sus respectivos documentos de autorización y trámite, ya sean armas o elementos explosivos o incendiarios, sustancias peligrosas o artefactos; ya que estos pueden ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita.

(3) Para el transporte de mercancías peligrosas se tendrán en cuenta los documentos propios de Seguridad Operacional o documento que haga sus veces, que estén vigentes para la operación en cada EAE.

(4) Aporte la certificación expedida por la entidad competente, laboratorio farmacéutico, dispensario o entidad de sanidad militar o policial, debidamente reconocidos.

(f) En el caso en que el responsable, encargado o intermediario de la carga o del envío no aporte la citada documentación, o no se pueda inspeccionar por cualquier medio o no se pueda establecer que no corresponde a una mercancía o sustancia peligrosa que pueda ser transportada por vía aérea, los EAE deben abstenerse de transportarla.

**Nota.** - En todo caso, y entendiendo la naturaleza del RACAE 160, se sugiere aplicar las excepciones a los procedimientos de inspección a la carga cuando por consenso del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, el encargado de la seguridad y el funcionario de inteligencia verifiquen que la carga no representa un riesgo para la seguridad de la Aviación de Estado; y en ningún caso comprometa el buen nombre de los EAE.

### 160.665 Categorías especiales de pasajeros o personas en general.

## 160.665-1 Medidas de seguridad aplicables a categorías especiales

- (a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE establecerá las medidas y procedimientos aplicables a las categorías especiales de pasajeros o personas en general, antes de embarcarlos en la aeronave, conforme con lo previsto en el presente documento.
- (b) Se consideran pasajeros especiales los siguientes:
- (1) Presidente de la República.
  - (2) Vicepresidente de la República.
  - (3) Ministros de la República.
  - (4) Personal diplomático.
  - (5) Miembros de la realeza y jefes de Estado.
  - (6) Comandante de las FFMM.
  - (7) Comandantes de Fuerzas.
  - (8) Director de la Policía Nacional.
- (c) Se consideran pasajeros sujetos a procedimientos especiales:
- (1) Personas sujetas a condiciones jurídicas especiales.
  - (2) Personas deportadas.
  - (3) Persona no admisible.
  - (4) Personas desmovilizadas.
  - (5) Personas con necesidad especial.
  - (6) Personas con diagnóstico de enfermedad mental.
  - (7) Personas disruptivas o perturbadoras.
  - (8) Personas que presenten algún tipo de patología, o sea portador de algún tipo de virus, enfermedad infecto – contagiosa.
- (d) Los aeródromos de la Aviación de Estado en sus Planes de seguridad, deben establecer e implementar medidas y procedimientos de seguridad aplicables al transporte de personas o pasajeros de categoría especial, que contengan mínimo los procedimientos aplicables a:
- (1) Las condiciones, medidas y procedimientos específicos de seguridad aplicables a la categoría de personas indicadas en el párrafo (c) anterior “Se consideran pasajeros sujetos a procedimientos especiales”.

- (2) Las condiciones, medidas y procedimientos específicos de seguridad aplicables a personas que han sido sometidas a procedimientos judiciales, administrativos o pasajeros con necesidades especiales indicadas en este documento.
- (3) Las condiciones, medidas y procedimientos de seguridad a bordo de aeronaves en las que viajen personas bajo coacción –posiblemente perturbadores– por haber sido sometidos a procesos judiciales, disciplinarios o administrativos.
- (4) El procedimiento para informar al piloto al mando de la aeronave sobre el transporte de pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procesos judiciales, disciplinarios o administrativos, y la aplicación de controles de seguridad apropiados a los mismos.
- (5) El comandante de la aeronave podrá negar el embarque o desembarque a personas contempladas en el párrafo (c) “Se consideran pasajeros sujetos a procedimientos especiales” anterior, cuya conducta constituya un peligro para la seguridad del vuelo, de los pasajeros o de la carga; informando y entregándolo al organismo policial o fuerza de seguridad en el aeródromo de la Aviación de Estado de donde origine, haga escala o aterrice.
- (e) En lo concerniente a las categorías contempladas en el literal (b) “Pasajeros especiales”, el procedimiento se adelantará por los canales establecidos en cada uno de los EAE.
- (f) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE, debe adoptar las medidas y procedimientos que sean necesarios para cumplir con lo previsto en este numeral.
- (g) Tanto el comandante de la aeronave como el personal de seguridad encargados del traslado de la persona sometida a procedimiento judicial, deben asegurarse de cumplir y hacer que se cumplan las normas y procedimientos de seguridad previstos en este RACAE.

#### **160.665-2 Requerimientos mínimos para el transporte de personal en condiciones jurídicas especiales**

- (a) El comandante o quien haga sus veces, de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE en sus respectivos planes de seguridad, se asegurará de establecer las medidas y procedimientos aplicables al transporte de personas citadas en el Párrafo (c) “Se consideran pasajeros sujetos a procedimientos especiales”, teniendo en cuenta entre otros:
  - (1) Transporte de personal en condición jurídica especial.
    - (i) Este transporte no puede constituir un riesgo para la seguridad de la aeronave, sus pasajeros y tripulación. Así como tampoco debe conllevar un mayor riesgo para la persona transportada ni los responsables de su custodia.
    - (ii) Sólo puede transportarse en una aeronave, personas en condiciones jurídicas especiales que cuenten con una custodia adecuada por parte del organismo de seguridad que lo conduzca, (INPEC, ICBF o quien haga sus veces), cumpliendo con los procedimientos establecidos en el PSAE.
    - (iii) El organismo encargado de la custodia y el comandante o quien haga sus veces, de la base

aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE a través del personal encargado de la seguridad, garantizarán la coordinación y vigilancia en los procedimientos mínimos establecidos y en el cumplimiento estricto de las restricciones y prohibiciones.

- (iv) Los guardias, agentes de seguridad o personal de los EAE que custodian a las personas en condiciones jurídicas especiales, están obligados a respetar la autoridad del comandante de la aeronave y acatar sus órdenes.
- (v) Sin excepción alguna, las personas bajo custodia que revistan un alto grado de peligrosidad o que requieran de especiales medidas de seguridad, podrán ser transportadas en las aeronaves de Aviación de Estado sin pasajeros a bordo.
- (vi) Cuando se trate de personas en condiciones jurídicas especiales menores de edad, los custodios del menor, junto con el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, y con pleno conocimiento del transporte de este personal por parte del comandante de la aeronave, velarán por el cumplimiento de los derechos consagrados para éstos en el Código de la Infancia y la Adolescencia.
- (vii) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE, debe asegurarse de establecer medidas de seguridad aplicables a personas en condiciones jurídicas especiales; incluyendo áreas adecuadas para su digna permanencia y la de sus custodios, mientras se adelantan los procesos de embarque en coordinación con el personal responsable de su seguridad.
- (viii) El transporte de personas bajo condiciones jurídicas especiales se efectuará conforme se indica en el presente documento y según las demás normas y procedimientos que estipule cada EAE.
- (ix) Cuando no se cumpla los requerimientos mínimos establecidos, el comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, deberá negarse a transportar al custodiado. Esta decisión puede ser tomada por el comandante de la aeronave, cuando a su juicio, dicha persona represente un riesgo para la seguridad del vuelo, o cuando él u otro miembro de tripulación observen incumplimiento por parte de los custodios en alguno de los procedimientos de seguridad establecidos. En estos casos el Piloto comandante informará al comandante del EAE sobre el incumplimiento que originó la negación del embarque.

## (2) Transporte de persona deportada.

- (i) El transporte de personas deportadas podrá realizarse siempre y cuando el deportado no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave. Si la calidad o condición del deportado conlleva algún tipo de riesgo, se aplicarán las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.
- (ii) Los deportados de alto riesgo podrán o no ser transportados en aeronaves de Aviación de Estado con otros pasajeros adicionales, según las características especiales de la situación a consideración del comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces.
- (iii) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su respectivo PSAE, deben establecer los procedimientos para el transporte de personas deportadas.

(3) Transporte de persona no admisible.

- (i) El transporte de personas no admisibles podrá realizarse siempre y cuando el no admitido no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave.
- (ii) Las personas no admisibles de alto riesgo, podrán ser transportados en aeronaves de Aviación de Estado con la debida autorización del comandante del EAE y aplicando las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.
- (iii) Los aeródromos de Aviación de Estado en sus respectivos PSAE, deben establecer los procedimientos para el transporte de personas no admisibles.

(4) Transporte de persona desmovilizada, reinsertada, en ruta de sometimiento individual a la legalidad, u otra modalidad que establezca la normatividad vigente.

- (i) La autoridad responsable del traslado por vía aérea de personas desmovilizadas de grupos u organizaciones al margen de la ley o en proceso de reinserción a la vida civil, realizará las coordinaciones y acciones necesarias, de forma que el transporte de estas personas no se constituya en riesgo para la seguridad del vuelo ni de los demás pasajeros. Igualmente, dicha autoridad debe garantizar que el desmovilizado cuente con un documento de identificación o una certificación en donde conste su identidad, previo al embarque.
- (ii) El responsable de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado junto con la autoridad responsable del desmovilizado y el comandante de la Unidad o quien haga sus veces, se asegurará que sobre estas personas se realicen los procedimientos de inspección y de requisa en forma minuciosa; así como también, dispondrá de un sitio aislado de los demás pasajeros para que allí permanezca la persona o personas a transportar hasta su embarque en la aeronave.
- (iii) El comandante o quien haga sus veces, de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE podrá limitar el número de personas desmovilizadas a transportar en un mismo vuelo cuando, a su juicio, el transporte de la totalidad de estas personas constituya un riesgo para la seguridad de la aeronave o los demás pasajeros y así se lo comunicará a la autoridad correspondiente. De igual manera, podrá hacer los arreglos necesarios para transportar a los demás desmovilizados en los vuelos subsiguientes.

**Nota.** - De ser requerido y bajo el planeamiento detallado con los informes de inteligencia y las autorizaciones según corresponda el nivel de riesgo se podrán ejecutar vuelos extrayendo de áreas no preparadas a personas desmovilizadas de grupos u organizaciones al margen de la ley o en proceso de reinserción a la vida civil llevando consigo armamento o material de guerra.

(5) Transporte de persona con necesidades especiales por diagnóstico de enfermedad mental.

- (i) El transporte de personas con diagnóstico de enfermedad mental podrá efectuarse siempre que no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave.
- (A) Estos pasajeros deben viajar acompañados de una persona que cuente con las habilidades y conocimientos necesarios para asistir y controlar cualquier complicación derivada de su condición que pueda aumentar el riesgo de autoagresión, hetero agresión, o el riesgo para la seguridad del vuelo.

(B) Igualmente, debe contarse con la respectiva autorización firmada por el establecimiento de sanidad o médico tratante la cual deberá ser presentada al comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, antes del inicio del vuelo.

(C) En la medida de lo posible disponer de métodos de contención física y/o química necesarios para garantizar la seguridad operacional, previa evaluación y orden médica del profesional de salud mental (psiquiatra).

(ii) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su respectivo PSAE, debe establecer los procedimientos aplicables al transporte de personas con necesidades especiales con diagnósticos de enfermedad mental, conforme se indica en el presente documento.

#### (6) Transporte de persona disruptiva o perturbadora

(i) Corresponde al personal en tierra del aeródromo de la Aviación de Estado asegurarse que un pasajero disruptivo o perturbador, o potencialmente perturbador, no sea aceptado para el vuelo por considerar que puede comprometer la seguridad operacional y la seguridad de la Aviación de Estado.

(ii) El personal de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado dará la asistencia y apoyo frente al manejo de dichos pasajeros disruptivos o perturbadores con el fin de evitar agresiones.

(iii) Cuando se trate de un pasajero en vuelo, además de las consideraciones anteriores, el comandante de la aeronave podrá optar por aislar al pasajero disruptivo o perturbador. Una vez aterrizados, deberá informar la situación y entregarlo al personal de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado.

(iv) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado, la persona o ente agredido, debe informar, y si es el caso, denunciar los actos perturbadores ante la autoridad competente con el fin de surtir los trámites del caso.

(v) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su respectivo PSAE, debe establecer los procedimientos aplicables al manejo o control de personas disruptivas o perturbadoras, conforme se indica en el presente documento.

#### (b) Autoridad del Piloto al Mando.

(1) Un piloto al mando tiene autoridad para negar el transporte a todo pasajero que parezca poner en peligro la seguridad operacional o la seguridad de la Aviación.

(2) La negativa debe basarse en la conducta o el comportamiento que suscita una grave preocupación acerca de la seguridad operacional (Safety) y la seguridad aeroportuaria (Security). En este contexto, y de conformidad con la normatividad vigente colombiana 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 el personal de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado, en caso de requerirse, deberá dar asistencia y apoyo frente al manejo de dichos pasajeros.

### 160.665-3 Exenciones especiales



(a) Un aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE, podrá establecer exenciones a la inspección de seguridad aplicables al personal diplomático acreditado ante el Estado colombiano, miembros de la realeza y jefes de Estado en viaje oficial. 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 por intermedio del Ministerio de Defensa, Comando General de las Fuerzas Militares o Dirección de la Policía Nacional.

(b) El Ministerio de Relaciones Exteriores coordinará por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional o Comando General de las Fuerzas Militares o Dirección de la Policía Nacional, la recepción y salida de estas personalidades. En todo caso, el comandante de seguridad o dependencia encargada, debe asegurarse de adoptar las previsiones que sean necesarias para evitar todo riesgo que pueda comprometer la calidad de los servicios de seguridad.

(c) En cuanto sea posible, los procedimientos de seguridad para estas personas se practicarán en las áreas o zonas del aeródromo de la Aviación de Estado destinadas para tal fin.

**Nota.** - Normalmente algunos aeródromos de la Aviación de Estado cuentan con salones de protocolo o VIP para atender estas personalidades. Dichos salones podrían contar con las ayudas tecnológicas que permitan hacer la inspección de seguridad tanto a la persona como a su equipaje de mano.

(d) Los aeródromos de la Aviación de Estado en su respectivo PSAE, 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 presente documento.

#### **160.665-4 Personal de los EAE armado a bordo de aeronaves.**

(a) Conforme con lo previsto en este documento el personal de los EAE en el marco de operaciones de restablecimiento del Orden Público, o en el desarrollo de operaciones por orden directa de sus comandantes, se permite el transporte de armas y presencia de personal de los EAE armado al interior de la cabina de pasajeros de aeronaves de Aviación de Estado.

**Nota.** - Esto está supeditado a una orden de operaciones y dependiendo el tipo de operación no se podrá embarcar personal civil a bordo de aeronaves de la Aviación de Estado que se disponga a efectuar Operaciones de restablecimiento del Orden Público. Así mismo, es responsabilidad de la tripulación de la aeronave verificar las normas de seguridad para este tipo de vuelos, respetando en todo caso las doctrinas de cada EAE.

#### **160.670 Medidas relativas al ciberterrorismo**

(a) Cada EAE, podrá establecer las medidas que estime pertinentes para asegurarse de:

(1) Proteger los sistemas críticos de tecnología de la información y las comunicaciones empleadas para los fines de Aviación de Estado, contra interferencias que pudieran poner en peligro la seguridad operacional, de conformidad con la evaluación de riesgos de la Aviación de Estado.

(2) Las unidades militares aéreas o policiales, que intervengan o sean responsables de la

ejecución de los distintos aspectos del RACAE 160, a identificar los sistemas de tecnología de la información o comunicaciones que revisten carácter crítico, las amenazas y vulnerabilidades que los afectan y, a diseñar medidas de protección.

- (a) Conforme con el literal anterior, los aeródromos de la Aviación de Estado, dentro de su matriz de riesgo y en trabajo conjunto con el grupo de Inteligencia y/o grupo de Telemática (o su equivalente) identificarán los sistemas de tecnología de la información y comunicaciones que revistan carácter crítico, las amenazas y vulnerabilidades que los afectan y, diseñarán medidas de protección que incluyan, entre otras:
- (1) Características de seguridad en el diseño.
  - (2) Seguridad de la cadena de suministro de información.
  - (3) Separación de redes y control de acceso remoto.

#### **160.675 Medidas relacionadas a las Ciber-seguridad**

- (a) Cada EAE, se asegurará que se identifiquen los sistemas de tecnología de la información y comunicaciones y datos críticos que se empleen para los fines de la aviación de Estado, y que en función de una evaluación de riesgos elaboren y lleven a la práctica medidas que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita.
- (b) Los EAE, en sus PSAE, 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.
- (c) Los EAE, 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 PSAE ó en el documento que haga sus veces.
- (d) Con el fin de garantizar la preparación del personal encargado de intervenir y tomar decisiones ante un incidente cibernético, así como verificar la eficacia de las acciones que se tomen de ciberseguridad; los EAE, deberán definir quiénes son los encargados de tomar decisiones e intervenir en los incidentes cibernéticos que lleguen a afectar la AE. Por lo cual, deberán realizar simulacros de eventos de ciberseguridad al menos una vez al año.

### **CAPÍTULO H. Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita en la Aviación de Estado**

#### **160.701 Prevención**

- (a) Los EAE, adoptarán medidas apropiadas para garantizar la seguridad de las tripulaciones, infraestructura, personal en tierra y aeronaves, que puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita.
- (b) Los EAE, adoptarán 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 militares, policiales o civiles pertinentes, si la aeronave ya ha salido.
- (c) Las unidades militares o policiales de la Aviación de Estado, prepararán planes de contingencia

para salvaguardar los recursos e infraestructura puestos a su disposición, con el fin de evitar en su máximo, la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que vayan en detrimento de dichos recursos. Mencionados planes, deberán ser actualizados periódicamente con base en la apreciación de inteligencia y la situación de orden público, que se esté presentado en la región del país donde se encuentren los EAE y de acuerdo al plan nacional de contingencia en respuesta a los actos de interferencia ilícita.

- (d) Los encargados de la seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado presentarán, por escrito y para aprobación del comandante o quien haga sus veces, su Plan de Defensa (o su equivalente), donde se prevean las contingencias y se establezcan las medidas relativas para hacer frente a los actos de interferencia ilícita en la Aviación de Estado contemplados, conforme con lo previsto en este documento.
- (e) Los comandantes de los aeródromos de la Aviación de Estado o quien haga sus veces en su PSAE incluirán lo concerniente los procedimientos para hacer frente a un acto de interferencia ilícita.
- (f) A fin de garantizar el conocimiento y entrenamiento del personal que debe intervenir en los distintos sucesos el comandante del aeródromo de Aviación de Estado o quien haga sus veces garantizará la realización de ejercicios prácticos o simulacros. Los simulacros de escritorio se realizarán por lo menos dos veces al año; (una vez por semestre). Y los simulacros totales deberán llevarse a cabo una vez al año.
- (g) Los comandantes de aeródromos de Aviación de Estado o quien haga sus veces dispondrán de lo necesario para habilitar un centro de operaciones de emergencia (COE). Este lugar deberá contar con los medios de comunicación y la infraestructura necesaria para garantizar la coordinación de las acciones requeridas para superar la contingencia. Así mismo deberá prever los medios y recursos necesarios para disponer de un puesto móvil que permita el desplazamiento a cualquier lugar del aeródromo.
- (h) Los comandantes de aeródromos de Aviación de Estado o quien haga sus veces dispondrán de los medios de transporte terrestre o aéreos para el traslado del personal objeto del acto de interferencia ilícita hasta las instalaciones médicas más cercanas para su atención.

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

- (a) Los comandantes de los aeródromos de Aviación de Estado o quien haga sus veces conocerá el plan o protocolo nacional de contingencia, para dar respuesta a los actos de interferencia ilícita y sus actualizaciones.
- (b) El plan o protocolo nacional de contingencia, es de conocimiento restringido, exclusivo de las entidades o instituciones del Estado que conforman la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y demás organizaciones, que de forma específica deban participar en su activación o desarrollo.

#### **160.710 Plan de Defensa (o su equivalente) del aeródromo de la Aviación de Estado**

- (a) Los comandantes de aeródromos de Aviación de Estado o quien haga sus veces debe

asegurarse de elaborar, implementar y mantener actualizado un plan de contingencias concordante con el plan nacional de contingencia contra actos de interferencia ilícita.

(b) Los aeródromos de la Aviación de Estado deben asegurarse de elaborar, implementar y mantener actualizado un Plan de Defensa (o su equivalente), conforme a lo previsto en el presente documento.

(c) El Plan de Defensa (o su equivalente) del aeródromo de la Aviación de Estado 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, junto con los funcionarios de las autoridades encargadas del manejo de la crisis y los organismos de socorro.

(d) En el Plan de Defensa (o su equivalente) del aeródromo de la Aviación de Estado debe determinarse claramente la respuesta y participación coordinada de todos grupos existentes en y fuera del mismo, siempre que sean necesarias para responder a una emergencia por contingencia; y describiendo tareas concretas que asumirá cada entidad u organismo que participa, como:

- (1) Entidades públicas que por su competencia puedan aportar al manejo de la contingencia.
- (2) Policía Nacional de Colombia.
- (3) Comandante del aeródromo de la Aviación de Estado.
- (4) Servicios de tránsito aéreo.
- (5) EAE con jurisdicción en el área.
- (6) Bomberos.
- (7) Sanidad de los EAE, servicios médicos y hospitales.

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

- (1) El Plan de Defensa (o su equivalente) debe incluir las medidas que garanticen la seguridad de la población aeroportuaria y usuarios en general, e instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas en la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE o en sus inmediaciones, cuando puedan ser objeto de un acto de interferencia ilícita.

(f) El Plan de Defensa (o su equivalente) debe exponerse en un documento de fácil comprensión y contendrá como mínimo lo previsto en el presente documento.

(g) El Plan de Defensa (o su equivalente) del aeródromo de la Aviación de Estado debe actualizarse, cuando:

- (1) Se actualice o modifique alguna norma aeronáutica.
- (2) Lo considere apropiado el comandante.
- (3) La estructura del aeródromo de la Aviación de Estado o medidas aplicadas se modifiquen.
- (4) Cuando la AAAES lo recomiende.
- (5) No obstante, en el evento en que no haya cambios en los casos anteriores, deberá revisarse el contenido del Plan de Defensa (o su equivalente) como mínimo una vez cada año, en busca de mantener actualizadas las listas, puntos de encuentro y los protocolos de actuación.

## 160.715 Evaluación de amenazas

- (a) Los Planes de Defensa (o sus equivalentes) previstos en el numeral (2) anterior y lo referente a contingencias plasmado en los PSAE, será el resultado del trabajo articulado como mínimo entre el ente de Inteligencia y el encargado de la Seguridad del EAE; contendrán los procedimientos y métodos necesarios, para:
- (1) La evaluación de amenazas.
  - (2) Definirá claramente las entidades y funcionarios encargados de realizar la evaluación.
  - (3) La responsabilidad de cada una de las entidades y funcionarios encargados de la neutralización y/o eliminación de un riesgo potencial en el aeródromo de la Aviación de Estado.
- (b) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, deberá asegurarse de garantizar:
- (1) La instrucción requerida por el personal que labora en comunicaciones, seguridad y torre de control, a fin de facilitar la obtención de información en los eventos en que las amenazas se realicen por dichos medios.
  - (2) La instrucción y logística requerida para el desarrollo de ejercicios de seguridad o simulacros, así como la atención de una contingencia real.
  - (3) Gestionar los recursos que demande la atención de la contingencia.

#### **160.720 Respuesta**

- (a) Las unidades militares o policiales de la Aviación de Estado, deberán conocer con claridad el procedimiento que se debe adoptar, en caso de que se presente un acto de interferencia ilícita, de acuerdo a lo previsto en el Plan Nacional de Contingencia, reaccionando en el menor tiempo posible, una vez sean informados conforme con lo previsto en el Plan Nacional de Contingencia, sus propios protocolos internos y Plan de Contingencia de la unidad militar o policial de la Aviación de Estado.
- (b) Los EAE se asegurarán de:
- (1) Establecer, con el concurso de otras autoridades según sea necesario, las medidas que sean apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, en coordinación con las demás entidades encargadas de la atención de la contingencia.
  - (2) Recabar toda la información pertinente de la aeronave, que sea objeto de un acto de interferencia ilícita, relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso al aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
  - (3) Proporcionar o gestionar la asistencia a la aeronave, que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.
- (a) Establecer las medidas que sean factibles, para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito, que aterriza 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.

(b) Determinar medidas para evitar Actos de interrupción, degradación, denegación o destrucción de la infraestructura cibernética, Tecnología de la información/Tecnología de Operación, asociados al Sistema Nacional del Espacio Aéreo, como lo es: CNS (Comunicaciones, navegación y Vigilancia), Meteorología, 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 de Estado.

#### **160.725 Punto de estacionamiento aislado de aeronaves (Punto "Zulu")**

(c) Siempre que los requisitos de diseño de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE lo permitan, el comandante o quien haga sus veces, se asegurará de establecer o coordinar uno o más puntos de estacionamiento aislado (Punto Zulu "Z"), donde puede ubicarse la aeronave afectada por un acto de interferencia ilícita; o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo.

(d) En la ubicación del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves "Z o Zulu", se tendrá en cuenta mínimo lo requerido en el presente documento.

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

(a) Los comandantes de aeródromos de Aviación de Estado o quien haga sus veces deberá asegurarse de:

(1) Atender de forma inmediata y cumpliendo los protocolos establecidos en el Plan de Defensa (o su equivalente) del aeródromo de la Aviación de Estado, todo artefacto o sustancia que se sospeche sean explosivos encontrados a bordo de una aeronave, en equipos, y edificios o instalaciones; para lo cual debe adelantar las coordinaciones con la Policía Nacional o EAE capacitados para tal fin (especializados en la detección, neutralización o destrucción de artefactos que contengan explosivos).

(2) Establecer una o varias áreas aisladas en el aeródromo de la Aviación de Estado, para neutralizar o eliminar todo artefacto o sustancia, que se sospeche sean explosivos.

(i) Estas áreas preferiblemente deberán estar cerca al punto "Zulu" pero no podrán ubicarse a menos de 100 metros de aeronaves, edificios, áreas públicas, instalaciones de combustible, energía eléctrica, ductos de combustibles y/o gases, y ayudas para comunicaciones y navegación aérea.

(3) Determinar con antelación las rutas que se consideren más seguras para un posible traslado del artefacto sospechoso hacia las áreas de eliminación en las que pueda destruirse o neutralizarse.

(i) Tanto las áreas como las rutas deben evitar: aeronaves estacionadas, edificios, áreas públicas, instalaciones de combustible, energía eléctrica, ductos de combustibles y/o gases, ayudas para comunicaciones y navegación aérea.

(ii) En lo posible, debe preverse más de una ruta desde cualquier lugar de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE hacia el área aislada de eliminación.

(4) Disponer en la medida de lo posible de contenedores para el traslado del artefacto o sustancia desde el lugar en que se localiza, hasta el área de neutralización o eliminación, que sean capaces de contener una explosión minimizando los efectos de esta, u otro medio aprobado por la Policía Nacional o EAE especializado en la detección, neutralización o destrucción de artefactos que contengan explosivos.

(5) Prever, si la estructura del aeródromo de la Aviación de Estado y sus áreas aledañas lo permiten, la construcción de uno o varios sitios para contención de explosiones para llevar allí los paquetes, bultos o equipajes sobre los que se tenga sospecha que contienen artefactos explosivos para su debida manipulación o tratamiento. Sumado a lo anterior, el comandante o quien haga sus veces, por intermedio del encargado de la seguridad deberá realizar las coordinaciones necesarias para gestionar personal encargado de la detonación o desactivación de los mismos.

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

(b) Lo previsto en esta sección debe ser descrito en el Plan de Defensa (o su equivalente) de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE; y la ubicación junto con sus rutas, deben consignarse en el PSAE.

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

(a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, conforme con lo previsto en el presente documento y el apéndice 1, debe disponer de lo necesario para habilitar o construir un Centro de Operaciones de Emergencia (COE), o su equivalente en cada uno de los EAE:

(1) El COE debe contar con los medios de comunicación y la infraestructura necesaria para garantizar la coordinación de las acciones requeridas para superar la contingencia; así como también, para la atención de los familiares del personal afectado y los medios de comunicación mínimos. (Ver apéndice 1.)

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

**Nota.** - En el Documento Apéndice No. 1 al presente RACAE- "Especificaciones técnicas y de infraestructura para un COE", se proporcionan orientaciones necesarias para la estructuración, dotación y funcionamiento de un Centro de Operaciones de Emergencia.

(b) *Funciones y Responsabilidades según protocolo actos de interferencia ilícita.*

#### **160.740 Ejercicio de seguridad (Ensayos del Plan de Reacción)**

(a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, debe asegurarse de programar y realizar ejercicios, prácticas o simulacros de seguridad conforme con lo previsto en el presente documento.

(1) Los ensayos de escritorio del Plan de Reacción o equivalentes en los diferentes EAE se realizarán a potestad del comandante o quien haga sus veces, por lo menos dos (2) veces al año. Una vez por semestre.

(2) Los ensayos totales del Plan de Reacción deberán llevarse a cabo a potestad del comandante o quien haga sus veces, por lo menos una (1) vez cada año, o cuando los Planes de Seguridad y Planes de Defensa (o su equivalente) hayan tenido modificaciones que requieran ser conocidas y ensayadas.

(b) En la planificación de los ejercicios, prácticas o simulacros de seguridad deberá establecerse, como mínimo:

(1) Procedimientos de evaluación de resultados luego de la realización de los mismos.

(2) La adopción de las medidas correctivas más apropiadas y

(3) Valoración del nivel de efectividad de las mismas.

#### **160.745 Comunicación de actos de interferencia ilícita en la Aviación de Estado**

(a) Las notificaciones sobre la ocurrencia de actos de interferencia ilícita, al igual que la información a los medios de comunicación corresponde, en forma exclusiva, a cada uno de los EAE, así mismo se deberá informar a la AAAES para la posterior emisión de las alertas y boletines de seguridad al respecto de la ocurrencia de estos actos.

(b) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces y personal de seguridad, deben verificar que se realice en el menor tiempo posible, y con base en las situaciones presentadas, la lección o lecciones aprendidas a que haya lugar con el fin de socializarlas al personal del aeródromo de la Aviación de Estado, y de esta manera minimizar la probabilidad de una nueva ocurrencia.

(a) Conforme a lo previsto en el numeral 160.110 "Obligatoriedad" del presente documento, tan pronto el encargado de la Seguridad del Aeródromo de la Aviación de Estado (o su equivalente) conozca de la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, podrá informarlo a la dependencia a cargo de la seguridad de Aviación de Estado de la AAAES, por el medio más expedito y discreto de que disponga.

(b) Superado el acto de interferencia ilícita, en la reunión de Seguridad se procederá a evaluar los procedimientos y controles de seguridad existentes, con el propósito de encontrar:

(1) Las causas que contribuyeron al hecho.

(2) Elaborar las recomendaciones y a "Disponer de los métodos de contención física y/o químicos necesarios para garantizar la seguridad operacional, previa evaluación y orden médica del profesional de salud mental (psiquiatra). acciones de seguimiento con el fin de evitar la repetición de los hechos.

(3) Las recomendaciones o medidas correctivas al igual que los hechos sucedidos podrán



comunicarse a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAES).

#### **160.750 Intercambio de información**

- (a) La AAAES, proporcionará a los EAE la información relacionada con la ocurrencia de actos de interferencia ilícita, en las unidades militares y policiales por medio de boletines o alertas de seguridad que podrán ser consultadas en la página web de la Autoridad Aeronáutica.
- (b) Cada EAE, deberá conocer el protocolo nacional contra actos de Interferencia ilícita y tenerlo incluido entre los planes de reacción de la unidad militar o policial en cada EAE, así mismo, se debe realizar la socialización de estos planes entre el personal militar y policial, que tengan responsabilidad en la custodia de los recursos e infraestructura de la AE.

#### **160.755 Evaluación del acto de interferencia ilícita por el aeródromo de la Aviación de Estado**

- (a) Con posterioridad a cada amenaza o a la ocurrencia de un acto de interferencia ilícita, se debe realizar una reunión extraordinaria de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado con el fin de evaluar la situación acontecida y la efectividad de las acciones llevadas a cabo.
- (b) El informe de la evaluación, así como las medidas que se recomienden para prevenir la ocurrencia futura de estos hechos, deberá remitirse a la AAAES en el menor tiempo posible en aras de analizar la información y emitir las regulaciones aeronáuticas a que haya lugar.
  - (1) La evaluación posterior a los ejercicios o a la atención de un acto de interferencia ilícita debe realizarse acorde con lo previsto en el presente documento.
    - (i) El Plan de acción que se establezca como resultado de la evaluación del hecho, debe ser objeto de seguimiento a su cumplimiento y efectividad del mismo.
    - (ii) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, deberá ordenar acuerdo a lo que el EAE tenga establecido, la elaboración de la lección aprendida y podrá socializarla a los diferentes EAE con el fin de fortalecer los procedimientos de seguridad física.
- (c) El Área de Seguridad Aeroportuaria de la AAAES analizará, emitirá las regulaciones aeronáuticas y recomendaciones que considere necesarias, retroalimentando al EAE que haya presentado el documento con el fin de compartir nuevas observaciones si fuera el caso; y procederá a socializar el mismo al Comité Interinstitucional de Aviación de Estado en la siguiente sesión.

### **CAPÍTULO I. Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación de Estado (SGSAE)**

#### **160.800 Obligación**

- (a) Los obligados conforme a la sección 160.110 de este RACAE, deben asegurarse de:
  - (1) Implementar, aplicar y evaluar un sistema de gestión de seguridad de aviación de Estado conforme a lo dispuesto en el Adjunto 2 del presente documento.
  - (2) Implementar y mantener los medios necesarios de la seguridad, para gestionar de manera apropiada los riesgos de seguridad de la Aviación de Estado, originados en sus

operaciones.

- (3) Adoptar las medidas del caso, para la revisión y actualización periódica de los riesgos de la seguridad de cada EAE o cuando se evidencien situaciones que así lo amerite.
- (b) Los obligados conforme a la sección 160.110, deben tener un plan de implementación de las acciones, tiempos y recursos que utilicen para su funcionamiento y permanente actualización; así mismo deben implementar unas listas de verificación que permitan efectuar revistas periódicas y efectivas, las cuales pueda verificar el personal de AAAES en cualquier momento como soporte y control de seguridad en las diferentes unidades de los EAE de conformidad con lo dispuesto en el adjunto 2 del presente documento.

### **160.805 Evaluación de riesgos y vulnerabilidad de la seguridad de la Aviación de Estado**

- (a) Cada EAE, establecerá la metodología aplicable a la evaluación del nivel de riesgo y vulnerabilidad de la seguridad de la Aviación de Estado para la base aérea, campo aéreo o sus similares, incluyendo entre otros aspectos, los tipos de amenazas y las condiciones de seguridad que inciden en la probabilidad de que se materialice una de las amenazas siguiendo lo dispuesto en el adjunto 2 del presente documento.
- (b) Conforme con lo previsto en el párrafo (a) precedente, en el RACAE 160 y en el Plan de Seguridad de la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE, el Grupo de seguridad de la unidad militar aérea o policial de la Aviación de Estado, o su similar en cada Ente, debe evaluar el nivel de riesgo, como mínimo una (1) vez al año.
- (c) La evaluación del nivel de riesgo y su plan de gestión de riesgo, son de conocimiento restringido y por lo tanto se tratarán como información delicada o sensible de la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE. Para el caso en particular se tratará como información pública clasificada de acuerdo a la Ley 1712 de 2014, Ley de Transparencia, y las demás que la modifiquen, actualicen, complementen y/o aclaren.
- (d) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, debe asegurarse de elaborar y ejecutar un Plan de gestión de riesgos que garantice la administración apropiada de cada uno de los riesgos identificados en la evaluación.

## **CAPÍTULO J. Información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la Aviación de Estado**

### **160.901 Información delicada o sensible de la seguridad de la Aviación de Estado**

- (a) Los obligados conforme con lo previsto en la sección 160.110, deben adoptar las medidas que sean necesarias para asegurarse que la información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la Aviación de Estado, sea de conocimiento exclusivo de las personas que requieren dicha información, para el desempeño de sus atribuciones y, por consiguiente, están previamente autorizadas para acceder a la misma.
- (b) La información con clasificación RESERVADA que tenga relación con la seguridad de la Aviación de Estado, debe contar con medidas de protección que salvaguarden su integridad y la integridad de las personas que participan en la operación; también, deben aplicarse medidas de protección cuando se identifica, clasifica, recibe, retiene, consulta, revela, difunde o elimina información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la Aviación de Estado.

- (c) La información delicada o sensible, relacionada con la seguridad de la Aviación de Estado, debe mantenerse en condiciones seguras, cuando no se encuentre en uso; de la misma manera, deben adoptarse las precauciones del caso para impedir el acceso no autorizado a la misma.
- (d) Los EAE y los obligados, conforme a la sección 160.110, deben asegurarse de establecer las medidas para asegurar que las personas autorizadas, con acceso a información delicada o sensible relacionada con la seguridad de la Aviación de Estado, no revelen dicha información a personas no autorizadas.
- (e) Para el desarrollo e implementación de la presente sección, los obligados deben cumplir con los siguientes pilares de la información:
  - (1) Confidencialidad: los activos de información solo pueden ser accedidos y custodiados por usuarios que tengan permisos para ello.
  - (2) Integridad: el contenido de los activos de información debe permanecer inalterado y completo. Las modificaciones realizadas, deben ser registradas asegurando su confiabilidad.
  - (3) Disponibilidad: los activos de información, sólo pueden ser obtenidos a corto plazo por los usuarios que tengan los permisos adecuados.
  - (4) Información pública clasificada: Es aquella información que, estando en poder o custodia de un sujeto obligado en su calidad de tal, pertenece al ámbito propio, particular y privado o semiprivado de una persona natural o jurídica por lo que su acceso podría ser negado o exceptuado, siempre que se trate de las circunstancias legítimas, necesarias y los derechos particulares o privados.
  - (5) Información pública reservada: Es aquella información que, estando en poder o custodia de un sujeto obligado en su calidad de tal, es exceptuada de acceso a la ciudadanía por daño a intereses públicos.
  - (6) Cumplir con las condiciones:
    - (i) Autenticidad: los activos de información los crean, editan y custodian usuarios reconocidos quienes validan su contenido.
    - (ii) Posibilidad de auditoría: se mantienen evidencias de todas las actividades y acciones que afectan a los activos de información.
    - (iii) Protección a la duplicación: los activos de información son objeto de clasificación, y se llevan registros de las copias generadas de aquellos catalogados como confidenciales.
    - (iv) No repudio: los autores propietarios y custodios de los activos de información, se pueden identificar plenamente.
    - (v) Legalidad: los activos de información cumplen los parámetros legales, normativos y estatutarios de la organización.
    - (vi) Confiabilidad de la Información: es fiable el contenido de los activos de información, que conserven la confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticidad y legalidad.

**(1) En los PSAE los EAE deben describir las medidas de protección que aplican para salvaguardar toda información delicada o sensible de seguridad de la Aviación de Estado.**

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

- (a) Conforme con lo previsto en el numeral 160.110 “Obligatoriedad” en su PSAE, deben establecer un procedimiento que:
- (1) Permita la aplicación de los criterios para la clasificación, uso, conservación, consulta, custodia y acceso a los registros o grabaciones del circuito cerrado de televisión (CCTV) tanto de ciudadanos como de autoridades, contemplados en la normatividad vigente.
  - (2) Adopte las medidas para asegurar la entrega oportuna de la información contenida en las videograbaciones cuando la autoridad competente así lo requiera.
- (b) Los registros o grabaciones CCTV no podrán destinarse para usos distintos al objetivo de la seguridad de la Aviación de Estado contenido en el RACAE 160.100 “Objetivo”.
- (c) En el evento en que un registro o grabación se encuentren relacionadas con hechos que puedan atentar contra la seguridad de la Aviación de Estado, la seguridad integral del aeródromo de la Aviación de Estado; o que de forma alguna afecte la seguridad ciudadana, el responsable de seguridad deberá 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; realizando la cadena de custodia y manejo apropiado de dicha información. A partir de su entrega, es responsabilidad de la entidad que la recibe oficialmente.
- (d) Cuando una persona advierta, o por cualquier razón tenga conocimiento que se ha presentado un hecho que pueda atentar contra la seguridad de la Aviación de Estado, o que de forma alguna afecte la seguridad ciudadana, la seguridad integral del aeródromo de la Aviación de Estado, 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, tal y como fue captada, hasta que estas grabaciones ya no sean requeridas.
- (e) Los centros de gestión de crisis y/o monitoreo de CCTV se clasifican como áreas de seguridad altamente sensibles, y su acceso debe ser controlado y registrado por medios electrónicos o registros físicos. Adicionalmente, debe contarse con cámaras que permitan visualizar la zona o el área de ingreso e interior de los centros de gestión de crisis y/o monitoreo de CCTV.
- (f) Los sistemas de CCTV y particularmente los equipos de almacenamiento de video, deberán contar con seguridad física y lógica que asegure la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información allí contenida.
- (g) Salvo lo previsto en el literal (c) anterior, las grabaciones que se conserven en los sistemas de CCTV análogos o IP, deberán mantenerse por un tiempo mínimo de treinta (30) días calendario, sin afectar la calidad (resolución y cantidad de imágenes (fotogramas) por segundo).
- (h) El comandante o quien haga sus veces, establecerá las medidas y controles necesarios para garantizar que las videograbaciones obtenidas de sus sistemas de video vigilancia instalados en el aeródromo de la Aviación de Estado o estaciones aeronáuticas.

**Nota.** - 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, programas y procedimientos correctos.

## CAPÍTULO K. Programa de control de la calidad de la Aviación de Estado y Programa de instrucción de la Aviación de Estado

### 160.1101 Plan de Control de Calidad (aeródromos de la Aviación de Estado)

- (a) **Elaboración:** cada EAE, elaborará por escrito, aplicará y mantendrá actualizado un Programa de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación de Estado (PCCAE) y evaluará, periódicamente, el grado de cumplimiento del RACAE 160 validando su eficacia.

**Nota:** el Decreto 2937 del 05 de agosto del 2010, en su artículo 05, numeral 2 establece que la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAES), supervisa la observancia de los estándares adoptados por parte de la Aviación de Estado, encargada de elaborar, aplicar y mantener actualizado el Programa de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación de Estado (PCCAE).

- (1) Las bases aéreas, campos aéreos o sus equivalentes en los diferentes EAE, por escrito, se asegurarán de elaborar, mantener actualizado y aplicar un Plan de control de calidad de la seguridad de la Aviación de Estado acorde a sus operaciones; este Plan debe ser presentado al comandante o quien haga sus veces, para su análisis y verificación conforme a los requisitos previstos en este RACAE, una vez cumplidos los requisitos, esté podrá emitir la respectiva aprobación.
- (2) Las bases aéreas, campos aéreos o sus equivalentes en los diferentes EAE, que implanten procesos de control de la calidad de la seguridad de la Aviación de Estado, deben asegurarse de informar al comandante o quien haga sus veces, las conclusiones de cada actividad de control de la calidad, que realicen y el plan de medidas correctivas que hayan aplicado, así como el seguimiento al mismo.
- (3) Debe quedar un soporte de cada actividad que realicen en los procesos de control de la calidad de la seguridad en los aeródromos de la Aviación de Estado el cual debe ser presentado al comandante o quien haga sus veces, junto con el Plan de medidas correctivas que hayan aplicado, y el seguimiento que se la haya hecho al mismo.

(b) **Objetivos del Programa de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación de Estado.**

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

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

- (1) Una descripción de la estructura orgánica y responsabilidades de quienes participan en la aplicación del Programa.

- (2) Una explicación del alcance del Programa.
- (3) Disposiciones sobre recursos humanos y materiales.
- (4) Descripciones de las funciones y cualificaciones para todos los cargos.
- (5) Una descripción de los tipos de actividades de seguimiento y control, así como de las actividades de planificación y ulteriores necesarias para un seguimiento y control efectivo.
- (6) Detalles relativos a la resolución de deficiencias y medidas para imponer el cumplimiento.
- (7) Detalles relativos a la comunicación y notificación de actividades.

#### **160.1105 Programa de Instrucción de la Aviación de Estado**

- (a) Cada EAE, diseñará e implementará el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de Estado, de acuerdo a sus doctrinas, misiones y tareas específicas, documento el cual deben cumplir las personas indicadas en la sección 160.110 del presente RACAE.
- (b) El programa de instrucción en seguridad de la Aviación de Estado, contendrá como mínimo los siguientes aspectos:
  - (1) Objetivo del Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de Estado.
  - (2) Criterios relativos a los requisitos de la instrucción en materia de seguridad de la Aviación de Estado.
  - (3) Responsabilidades para elaborar, mantener y aplicar el Programa de instrucción y los planes de instrucción en seguridad de la Aviación de Estado, conforme al Programa de instrucción acuerdo sus doctrinas y coordinado con las áreas de instrucción y entrenamiento o sus equivalentes en cada EAE, según corresponda.
  - (4) Directivas relativas a la instrucción en materia de seguridad, tales como, población a la que está dirigida la instrucción, relación entre la instrucción y la promoción, frecuencia de los cursos de actualización, utilización de los cursos especializados, frecuencia y realización de seminarios, conceptos de instrucción, principios relativos a los horarios de clases, utilización de instrumentos y equipos para fines de instrucción, disponibilidad y uso de instalaciones de instrucción, procedimientos para la aceptación del curso, requisitos de estudios previos, calificaciones y textos disponibles.
  - (5) Orientación sobre métodos pedagógicos.
  - (6) Plan de estudios.
  - (7) Programas de los respectivos cursos, por unidades detalladas y planes de las sesiones diarias de instrucción.
  - (8) Requisitos de la instrucción en puesto de trabajo y retrenamiento permanente.
  - (9) Programas de sensibilización a los usuarios permanentes, para elevar los niveles de conciencia respecto de la importancia de la seguridad de la Aviación de Estado.

- 
- (10) Fuentes de asistencia para la instrucción.
- (11) Orientación sobre aspectos de las perspectivas de carrera.
- (12) Instrucciones relativas a planes de lección.
- (13) Instrucciones respecto a los perfiles, conocimientos y habilidades requeridas para la acreditación y certificación de instructores de la seguridad de la Aviación de Estado.
- (14) Instrucciones sobre la utilización de ayudas para la instrucción y para el trabajo.
- (15) Orientación relativa a los textos de consulta.
- (16) Orientación sobre el desarrollo de los planes de instrucción, que deben implementar las bases aéreas, campos aéreos o sus equivalentes en los diferentes EAE y/o aeronaves y tripulaciones.
- (17) Orientación y directivas concretas sobre las auditorías al sistema de instrucción, para asegurar la actualización de los procedimientos y métodos pedagógicos.
- (i) Los obligados, acorde con lo previsto en la sección 160.110, elaborarán, implementarán y mantendrán actualizado su Plan de instrucción conforme con lo establecido en el RACAE 160, según corresponda. Este Plan debe presentarse ante el comandante o quien haga sus veces de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE para su revisión y de ser encontrado ajustado a la norma u doctrina del EAE, le impartirá su respectiva aprobación.
- (ii) La selección, capacitación, entrenamiento, recurrencia y certificación del factor humano, se desarrollará de conformidad con el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación de Estado (PISAE).
- (c) El Plan debe presentarse al comandante de aeródromos de la Aviación de Estado o quien haga sus veces para su análisis, y el mismo debe ajustarse a lo previsto en el RACAE 160. Una vez verificado el cumplimiento de estos requisitos el comandante o quien haga sus veces, podrá emitir la respectiva aprobación.
- (d) En el desarrollo del programa de entrenamiento en seguridad de Aviación de Estado, se debe mantener las respectivas evidencias de la instrucción (básica y recurrente) y las evaluaciones posteriores de desempeño; las cuales estarán sujetas a procesos de control de la calidad.
- (e) El Plan de Instrucción de la Aviación de Estado debe contener como mínimo los componentes previstos por su jefatura de educación o sus equivalentes en los diferentes EAE, para el cumplimiento de su misión.

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

### **160.1201 Control de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas**

- (a) El comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, en su PSAE, debe establecer los procedimientos y medidas de seguridad aplicables al tratamiento y transporte de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas.

### **160.1205 Detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas, material radioactivo o sustancias ilegales.**

- (a) Los procedimientos aplicables a la detección de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas, material radioactivo o sustancias ilegales, deben desarrollarse en el PSAE conforme a la operación específica del aeródromo de la Aviación de Estado.

- (b) En los eventos en que se detecten armas al personal civil requisado en los objetos que porten o en el equipaje de mano inspeccionado, se dará aviso inmediato por medio silencioso al personal de seguridad destacado en el puesto de control o en el aeródromo de la Aviación de Estado. Una vez concluida la correspondiente comprobación y establecida la autenticidad o la legalidad de permisos y/o autorizaciones para el porte del arma, se notificará a la tripulación de la aeronave para que se embale adecuadamente. En caso contrario, el pasajero, será conducido por el funcionario encargado de la seguridad para los procedimientos establecidos.

*Nota. - En el caso de personal militar se debe notificar previo al embarque del transporte de armas, artículos explosivos, mercancías peligrosas y material radioactivo, con el fin de gestionar el permiso y/o embalaje adecuado.*

- (c) En los casos en que se detecte algún artículo explosivo o alguno de los componentes requeridos para armar un artefacto explosivo, o cuando se sospeche de la presencia de material radioactivo, se dará aviso por medio silencioso al funcionario de seguridad competente destacado en el puesto de control o en el aeródromo de la Aviación de Estado, evitando que la persona tenga acceso al material detectado. La persona y el material serán trasladados a las dependencias que la base tenga establecidas para tal fin donde se efectuarán los procedimientos correspondientes.

- (d) Cuando el objeto o artículo detectado es una mercancía peligrosa, distinta a un arma o artefacto explosivo, se dará aviso al comandante del aeródromo de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, para que se proceda conforme a lo establecido en su PSAE.

- (e) Cuando se sospeche de la presencia de alguna sustancia ilegal en la persona requisada o en el equipaje inspeccionado, se dará aviso de inmediato por modo silencioso al funcionario de seguridad competente destacado en el puesto de control o en el aeródromo de la Aviación de Estado para que se haga cargo de las averiguaciones y constataciones pertinentes.

- (f) Las armas, explosivos, objetos potencialmente peligrosos o material radioactivo que les sean retenidos a las personas en el puesto control o inspección, sin perjuicio de los procedimientos ordinarios que se surten en coordinación con los EAE para su incautación o embalaje, deben ser objeto de un procedimiento de seguimiento por parte de la dependencia de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado; por lo que se han de reportar estos casos mediante registro escrito a la Policía Nacional dándoles a conocer la identificación del pasajero, reseña del arma,



explosivo u objeto potencialmente peligroso incautado, solicitando la investigación pertinente del pasajero, con el fin de descartar posibles móviles terroristas.

#### **160.1210 Medidas especiales de control para el transporte de líquidos, geles y aerosoles en equipaje de mano.**

- (a) Las medidas previstas en este numeral aplican en sentido general en vuelos acorde a las normas establecidas por cada EAE, cuando sean aprobadas por la reunión de Seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado; y conforme a la evaluación de riesgo en seguridad de la Aviación de Estado.
- (b) Para el control desde las áreas públicas a las restringidas, los pasajeros deben abstenerse de transportar las sustancias antes indicadas en su equipaje de mano. Sólo se permitirá llevar en su equipaje de mano pequeñas cantidades de líquidos, geles y aerosoles los cuales tienen que ir en pequeños contenedores.
- (c) Nadie puede hacer que se transporten mercancías peligrosas a bordo de aeronaves, en equipaje de mano ni el equipaje que se aborde en las zonas de carga, salvo que exista la autorización de la autoridad competente que cada EAE designe según sus funciones y experticia en el tema. (Ver lo contemplado en RACAE 175 Seguridad en mercancías peligrosas)

#### **160.1215 Sistemas Portátiles de Defensa Antiaérea (MANPADS).**

- (a) Los comandantes de aeródromos de la Aviación de Estado o quien haga sus veces, adoptarán las medidas que sean necesarias con el propósito de contrarrestar el uso de misiles contra aeronaves de Aviación de Estado. Para el desarrollo de esta actividad coordinarán sus acciones con las medidas y procedimientos que sobre el particular adopten los organismos de seguridad del Estado Colombiano tendientes a mitigar esta amenaza y las recomendaciones que sobre la materia emita la AAAES.
- (b) Por tratarse de información con carácter reservado, cada EAE, y de acuerdo al alcance de sus grupos u oficinas de inteligencia, le darán el manejo que corresponda.

#### **160.1220. Sistemas Aéreos no Tripulados C-UAS**

En lo referente al uso de contra medidas para Sistemas Aéreos no Tripulados (C-UAS) debe consultarse al RACAE 94 "Reglas de vuelo y operación para sistemas aéreos no tripulados y sistemas de aeronaves remotamente pilotadas" así como la guía Sistemas contra UAS(C-UAS).

## CAPÍTULO M. Equipos o sistemas de apoyo a la seguridad de la Aviación de Estado

### 160.1301 Criterios de implementación de equipos de seguridad

- (a) El comandante o quien haga sus veces en la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE, de acuerdo con la evaluación del nivel de riesgo, las características de su operación y las innovaciones tecnológicas, debe asegurarse de implementar los equipos y sistemas de seguridad que contribuyan al cumplimiento de este RACAE.

**Nota:** los equipos de seguridad de la Aviación de Estado se refieren a:

- Máquinas de rayos X.
- Circuitos Cerrados de televisión (CCTV).
- Detectores de metales.
- Sistema de esclusas.
- Sistema de manejo de equipajes.
- Sistema de controles de acceso (tarjeta y/o biométrico).
- Sistemas de sensorización perimetral. (Detención de intrusos, vallados electrónicos, etc.)
- Equipos detectores de trazas. (por ejemplo, de explosivos o sustancias peligrosas)
- Equipo o software detector de radiación.
- Equipos para la detección y verificación de Narcóticos.
- Sistemas de detección, identificación y neutralización de UAS.
- Escáneres corporales (body scanner)
- Bollards o barreras vehiculares
- Sistemas de alarmas perimetrales y de iluminación de seguridad
- Sistemas de ciberseguridad para la infraestructura física y redes

Cualquier otro equipo o sistemas de nueva tecnología que puedan servir de apoyo a la seguridad de la Aviación de Estado.

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

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

- (2) El comandante o quien haga sus veces de la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE, deben asegurarse que todo equipo o sistema de seguridad que utilice, cuente

con mecanismos o barreras de protección certificados por fábrica donde indique que no generan afectación alguna para el personal que los opera.

- (3) Los EAE, mantendrán plena autonomía en la adquisición de estos equipos de acuerdo a sus análisis de riesgos y sus estudios de inteligencia, respetando en todo caso la asignación presupuestal de cada EAE y la destinación que el Comandante de la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE, realice del presupuesto asignado y el porcentaje dirigido al fortalecimiento de los sistemas de seguridad, entendiendo que el poder aéreo puesto a disposición de cada EAE, es más vulnerable estando en tierra.

(b) El Aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE debe establecer los criterios para la implementación de equipos de seguridad, su mantenimiento y los procedimientos apropiados para su operación, conforme se establece en este documento.

#### **160.1305 Calibración regular**

(a) El aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE debe asegurarse de:

- (1) Establecer un Protocolo de mantenimiento que permita el buen funcionamiento de los equipos y/o sistemas de seguridad, verificando su correcta calibración y operatividad; ajustando su funcionamiento a las especificaciones técnicas del fabricante, conservando sus respectivos registros de calibración y mantenimiento.
- (2) Obtener las piezas que garanticen el funcionamiento del equipo y/o sistema de seguridad, de conformidad con las especificaciones de diseño y operación establecidos por el fabricante en sus respectivos manuales.
  - (i) Siempre que el equipo o sistema permita ajustes en sus niveles de sensibilidad, debe contarse con las piezas que sean necesarias para probar y asegurar el correcto funcionamiento del equipo durante todo el tiempo en que esté siendo operado; dicha sensibilidad deberá ser ajustada en función del nivel de riesgo.

#### **160.1310 Mantenimiento de equipos o sistemas de seguridad.**

(a) El aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE debe asegurarse que:

- (1) Todo equipo que se utilice en controles de seguridad de la Aviación de Estado, sea probado cada vez que se active o entre en servicio.
- (2) Todo mantenimiento preventivo y correctivo, se realice conforme con las especificaciones técnicas de diseño establecidas por el fabricante del equipo y que las partes o piezas de reposición o reemplazo sean las contempladas en las citadas especificaciones.
- (3) Elaborar cronogramas detallados de mantenimiento de equipos o sistemas de seguridad.

(b) El encargado del área de seguridad del aeródromo de la Aviación de Estado debe asegurarse de cumplir los protocolos establecidos por los fabricantes de los equipos que garanticen el buen estado y funcionamiento de los mismos, mediante mantenimiento preventivo o correctivo

realizado por personal técnico especializado.

**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, se asegurará la funcionalidad; y en lo que respecta al mantenimiento correctivo, recuperar la funcionalidad del equipo.

(c) Los protocolos de mantenimiento que trata esta sección son procesos y actividades de responsabilidad del área de mantenimiento; y como tal, son ellos los responsables de verificar y supervisar la adecuada aplicación de los mantenimientos preventivos y correctivos.

### **160.1315 Plan de mantenimiento de los equipos de seguridad**

(a) El aeródromo de la Aviación de Estado en su PSAE debe asegurarse de contar con un plan de mantenimiento de los equipos y sistemas de seguridad, y llevar un registro donde se conserve los documentos y protocolos de mantenimiento.

(1) Los obligados conforme con lo previsto en la Sección 160.110 "Obligatoriedad", debe tener como anexo a su PSAE, el Plan de mantenimiento de los equipos y sistemas de seguridad, el cual se debe ajustar y actualizar cuando el comandante o quien haga sus veces lo considere pertinente.

## **CAPÍTULO N. Medidas de seguridad para el acceso al aeródromo de la Aviación de Estado desde predios colindantes**

### **160.1401 Generalidades**

(a) Cada EAE, por medio de su grupo de inteligencia y en trabajo conjunto con el grupo o dependencia encargada de acción integral, deberá conocer el censo de propietarios y habitantes de las áreas colindantes.

(1) Cada EAE, deberá dar a conocer a los propietarios o habitantes de áreas colindantes, las restricciones de ingreso o tránsito de terceros desde dichos predios a las instalaciones de la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE, ni sus plataformas, calles de rodaje, pistas o cualquier otra área o zona de seguridad restringida en los mismos.

(2) Los predios indicados en el párrafo (1) anterior, no podrán tener ninguna comunicación, conexión o acceso a las áreas antes señaladas; así mismo, deberán contar con separación física (cerramiento) a costa del tenedor del espacio en caso de que no esté ya construido por la base aérea, campo aéreo o sus similares en los diferentes EAE.

(3) Se exceptúan las unidades de los EAE, que por condiciones especiales deben compartir instalaciones fijas o móviles con entidades civiles, sin embargo, los medios y medidas de seguridad serán de igual manera aplicables para el personal que tenga acceso a las áreas antes señaladas, debiendo cumplir con las normas de seguridad establecidas por el

comandante de la unidad o quien haga sus veces.

### 160.1405 Autorización

- (a) El procedimiento para la autorización de ingreso a los aeródromos de la Aviación de Estado debe estar estipulado en el PSAE, incluyendo los requisitos de permisos de ingreso de personas, vehículos o mercancías a las áreas restringidas.
- (1) En todo caso o circunstancia los propietarios de predios colindantes deberán solicitar su ingreso al aeródromo de la Aviación de Estado, con el fin de establecer dentro de su sistema de identificación interna un documento (carnet) para controlar el ingreso o permanencia en sus dependencias o áreas restringidas; con el objetivo de garantizar el control de personas y vehículos según lo dispuesto en este RACAE.
  - (2) El propietario o tenedor del área debe asegurarse de garantizar la separación física entre sus áreas y las áreas restringidas del aeródromo de la Aviación de Estado; así como la separación física de sus áreas restringidas internas de las áreas públicas o administrativas bajo su tenencia. A esta área se podrá ingresar una vez haga la solicitud pertinente.
  - (3) En ningún caso podrán ingresar a las áreas en que permanezcan aeronaves de la Aviación de Estado. De requerirse el ingreso deberán cumplir con los requisitos de seguridad y serán objeto de verificación o inspección por parte de aeródromo de la Aviación de Estado.
  - (4) En el caso de presentarse y corroborarse incumplimiento por parte del tenedor del espacio frente a lo establecido en esta sección, o que los grupos de inteligencia y seguridad de la unidad militar, base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE evidencien un aumento en el nivel de riesgo que se pueda materializar en un acto de interferencia ilícita, se podrá negar el ingreso a sus áreas restringidas desde dichos predios aplicando las barreras o medidas físicas que impidan todo acceso.
- (b) Acceso a predios particulares colindantes con los aeródromos de la Aviación de Estado a través de las áreas del aeropuerto.
- (1) Los predios colindantes con las áreas de una base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE, no podrán contar con acceso a través de las áreas de seguridad restringidas o del aeropuerto.
  - (2) En el evento en que para llegar a dichos predios deba accederse desde área pública, a través de las áreas restringidas de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE; las personas, vehículos, mercancías y lo que consigo lleven, serán objeto de las medidas y procedimientos de operación o de seguridad; y demás controles de otras autoridades del Estado y, dado el caso, en el menor lapso deberá procederse con el respectivo cerramiento.

**Fin del documento.**



# RACAE 160

## APENDICE 1

### ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y DE INFRAESTRUCTURA PARA UN CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE)



## 1. GENERALIDADES

En desarrollo del RACAE 160, Seguridad y defensa de la Aviación de Estado, capítulo H. “Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita en la Aviación de Estado” Numeral 160.735 “Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando móvil” enuncia que el comandante o quien haga sus veces debe asegurarse de disponer de lo necesario para habilitar o construir un Centro de Operaciones de Emergencia (COE), o su equivalente en cada uno de los EAE. Con el fin de garantizar la coordinación de las acciones requeridas para superar una contingencia derivada de un acto de interferencia ilícita.

## 2. ASPECTOS OPERACIONALES

Un COE estará conformado por las siguientes instalaciones, para una eficaz atención en caso de presentarse una contingencia derivada de un acto de interferencia ilícita:

- (a) Centro de mando
- (b) Sala de reuniones
- (c) Sala de comunicaciones
- (d) Instalaciones de descanso, cocina, baterías de baños y ducha.

La conclusión de un incidente está directamente relacionada con la sincronización de los roles que desempeñan los organismos que participan. Para lograrlo es necesaria la estrecha coordinación de todos los recursos que el COE pueda facilitar.

El COE debe disponer de comunicaciones eficaces que le permitan comunicar directamente con la aeronave afectada, así como con los servicios de tránsito aéreo y todas las dependencias de servicios de seguridad cuya asistencia sea probablemente necesaria en el aeródromo.

El COE es de ingreso limitado al personal y estará situado en un lugar fácilmente accesible. El entorno del COE debe ser amplio y abierto para que el personal pueda trabajar en condiciones de bajo estrés sin interferencias mutuas en el trabajo de uno y otro.

El COE debe contar como mínimo con el equipo y las instalaciones siguientes:

- (a) escritorios, sillas, tableros y suministros de oficina suficientes para todos los miembros del Equipo de Gestión de Crisis;
- (b) Computadoras y conexiones para computadoras portátiles contar con fuentes secundarias o redundante de energía eléctrica;
- (c) todos los medios de telecomunicaciones: radio, televisión, teléfonos fijos y móvil e internet;

- (d) mapas, planos, fotografías actualizadas del aeródromo, información de los propietarios y arrendatarios de los predios colindantes, tipo de aeronave.
- (e) baterías sanitarias con ducha y zonas de alimentación;

### 3. UBICACIÓN, ACCESO Y ESTACIONAMIENTO

Para selección la ubicación de un COE, deben tenerse en cuenta los requisitos operacionales siguientes a fin de:

- (a) proteger la instalación contra posibles ataques;
- (b) excluir al público y los medios de comunicación;
- (c) permitir un acceso fácil a los organismos de apoyo fuera del aeródromo;
- (d) proporcionar las características y capacidades operacionales enumeradas en la presente sección.

La instalación debe estar situada a una distancia que no cause interferencia a las áreas operacionales del aeródromo, pero debe contar con ingreso para el personal del aeródromo cuya presencia puede requerirse para fines operacionales, de asesoramiento o de servicio como respuesta a una emergencia derivada de un acto de interferencia ilícita. Sin embargo, dicho acceso debe estar controlado para asegurar que sólo se permita la entrada del personal autorizado.

Una vez se active el COE, se deberá habilitar una zona para el parqueo de los vehículos (extinción de incendios, ambulancias, aprovisionamiento) que van a apoyar la respuesta de la emergencia derivada de un acto de interferencia ilícita.

Las instalaciones del COE deben señalizarse claramente con letreros informativos (zonas restringidas, áreas destinadas exclusivamente a personal autorizados); además, se necesitan letreros para dirigir al personal y los vehículos con miras a facilitar y agilizar su entrada y salida.

El COE debe contar con una vista directa sobre la parte aeronáutica del aeródromo, las plataformas y los puestos aislados de estacionamiento para aeronaves, se debe contar con equipo CCTV para lograr control visual desde todos los ángulos donde se presente la emergencia.

### 4. DISEÑO

La instalación debe ser adecuada para reunir todos los elementos necesarios para responder a una crisis por interferencia ilícita. Es necesario facilitar la comunicación, para permitir un mando y control eficaces de la respuesta.

El diseño de la instalación debe considerar los aspectos siguientes:

- (a) Centro de mando.** Éste constituye el centro vital de la instalación y debe abarcar los elementos de gestión y mando, incluida la mayoría del equipo de comunicaciones para



crisis. Sólo debe permitirse el acceso a un número limitado de personal y tomar medidas para controlar el acceso.

El centro de mando constituye un punto central en que el encargado de atender la contingencia pueda recibir todos los datos necesarios para formular planes, tomar decisiones y transmitir instrucciones rápida y eficazmente a los organismos en el terreno.

El centro de mando debe mantenerse lo más silencioso posible mediante el uso de material de absorción del ruido en pisos, paredes y cielos rasos y debe contar con un sistema de iluminación y ventilación de control independiente a fin de ofrecer un entorno tranquilo y controlado para facilitar la toma de decisiones. En la configuración del centro de mando debe contarse con consolas o cubículos individuales para los diferentes organismos que intervienen en el incidente. Para mantener bajos los niveles de ruido, el equipo de vigilancia y de comunicación debe utilizarse con auriculares individuales, se podrán utilizar altavoces cuando sea necesario.

El encargado de atender la contingencia y sus asistentes inmediatos deben instalarse en el centro de mando, para que el encargado tenga un entorno tranquilo donde evaluar la situación, llamar por teléfono o analizar opciones tácticas.

**(b) Sala de reunión.** Se necesita otra instalación para presentar informes regulares sobre la situación al personal y a los servicios de apoyo logístico, así como para los organismos especializados cuya presencia se haya solicitado, tales como dependencias de la Fuerza Aeroespacial o unidades armadas de intervención y oficiales de servicios secretos.

**(c) Sala de comunicaciones.** Esta sala acoge al personal y el equipo que, si bien no se relacionan directamente con la toma de decisiones en el centro de mando, proporcionan servicios de apoyo al equipo responsable de atender la contingencia.

**(d) Instalaciones para descanso, cocina, baterías sanitarias y duchas.** Una emergencia por interferencia ilícita puede tardar varios días en resolverse, por lo que debe contarse con instalaciones de descanso y servicios de baño para el personal. A fin de que la instalación pueda funcionar correctamente, su suministro de energía eléctrica debe ser ininterrumpido, lo que puede lograrse, si se cuenta con un sistema exclusivo de esa categoría dentro de la instalación, enlazando esta última con una fuente de energía a prueba de interrupciones o proporcionando generadores de reserva de emergencia.

## 5. EQUIPO DE COMUNICACIONES

Debe contarse con el siguiente equipo de comunicaciones:

(a) Equipo de comunicaciones radioeléctricas fijo y portátil que pueda funcionar en todas las frecuencias del personal de apoyo operacional en el aeropuerto hasta 2 km de la instalación.

- (b) Equipo de comunicaciones radioeléctricas fijo y portátil que pueda funcionar en todas las frecuencias utilizadas por Policía Nacional, Fuerzas Militares y otros servicios de apoyo.
- (c) Equipo de comunicaciones radioeléctricas fijas y portátiles que pueda funcionar en todas las frecuencias utilizadas por los servicios de tránsito aéreo en el aeropuerto o dentro de su área de control. Antes de que se establezca una comunicación con una aeronave en vuelo, deben tomarse medidas particulares y consultarse al personal de control de tránsito aéreo;
- (d) Equipo de comunicaciones radioeléctricas seguro que utilizará el equipo de negociación a fin de comunicarse con la aeronave en cuestión;
- (e) Acceso a la red telefónica interna, nacional e internacional, la marcación directa internacional o el acceso inmediato a una operadora internacional es vital para comunicarse con otros Estados;
- (f) Equipo para registrar todas las comunicaciones. Reviste suma importancia la comunicación bidireccional con la aeronave afectada;
- (g) Se requiere una línea telefónica directa o líneas reservadas, para enlazar la instalación con diversos organismos esenciales en el aeródromo.
- (h) Red y equipo de computadoras con enlace permanente a Internet.
- (i) Receptores de televisión y radio de emisoras comerciales;
- (j) Relojes que indiquen la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC);
- (k) Lentes de campaña y linternas eléctricas;

## 6. SALAS

### 6.1 Sala del equipo de negociación.

Se requieren los elementos siguientes para la sala del equipo de negociación:

- (a) Equipo de comunicaciones necesario, incluido un enlace interno con el encargado de atender la contingencia para que el procedimiento de negociación pueda emprenderse;
- (b) Instalaciones independientes de registro y lectura;
- (c) Asientos cómodos para el personal, de preferencia ajustables y sobre ruedas;

- (d) Sistemas de iluminación, calefacción y aire acondicionado de control independiente;
- (e) Relojes que indiquen la hora local y el tiempo universal coordinado (UTC);
- (f) monitores de CCTV del puesto de estacionamiento aislado para aeronaves.

## 6.2 Sala para reuniones de información.

Es necesario disponer de una sala para reuniones de información, con los siguientes elementos:

- (a) Una mesa de conferencias con sillas suficientes;
- (b) Una grabadora;
- (c) Un reloj que indique la hora local y UTC;
- (d) Enlace de comunicación interna con el centro de mando;
- (e) Teléfonos;
- (f) Tableros, marcadores y borrador;
- (g) Mapas, planos, fotografías y sistemas de servicios públicos del aeródromo;
- (h) Material de oficina;

## 6.3 Instalaciones de descanso, cocina, baterías de baños y ducha.

Se debe contar con los siguientes elementos para las áreas de servicios para el personal:

- (a) Área de descanso equipadas;
- (b) Equipamiento para la cocina;
- (c) Instalaciones de baño y ducha;

**Nota.** - Las instalaciones descritas anteriormente podrán estar ubicadas en una misma área distribuyendo los espacios de tal manera que se puedan diferenciar o en varias áreas en cuyo caso deberán estar aledañas al centro de mando.



# **RACAE 160**

## **APENDICE 2**

### **SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN DE ESTADO**



## A. GENERALIDADES

- (a) Los sistemas de gestión de la seguridad de la aviación de Estado proporcionan a las partes interesadas alcance de la presente guía, un enfoque estructurado para la gestión de la seguridad, como parte integral de sus actividades generales. Un sistema de gestión de la seguridad sirve como herramienta para integrar sistemáticamente la mitigación de los riesgos.
- (b) Los sistemas de gestión de la seguridad están diseñados para estar integrados o conectados con otros sistemas de gestión estructurados, tales como el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) o el sistema de gestión de la calidad, incorporando al mismo tiempo las partes pertinentes de cualquier sistema de gestión informal. Otros sistemas de gestión sirven como base para los sistemas de gestión de la seguridad, lo que minimiza la duplicación de esfuerzos y gastos y contribuye a la capacidad y credibilidad de una organización.
- (c) Las partes interesadas deben asegurarse de presentar anexo al Plan de Seguridad del aeródromo, establecido en el numeral 160.401 Plan de Seguridad de la base aérea, campo aéreo o sus equivalentes en los diferentes EAE del RACAE 160, el Plan de implementación del sistema de gestión de la seguridad, donde se indiquen claramente las acciones, tiempos y recursos que se requieran para su puesta en funcionamiento y permanente actualización.

### 1. Sistema de vigilancia

- (a) Los sistemas de gestión de la seguridad constituyen un enfoque organizado y sistemático para la gestión de la seguridad de la aviación.
- (b) Si bien una “Cultura de la Seguridad” alienta a que haya un óptimo rendimiento en materia de seguridad dentro de las organizaciones, los sistemas de gestión de la seguridad son sistemas de aseguramiento que proporcionan a las organizaciones las estructuras orgánicas, los sistemas de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios para una vigilancia eficaz de sus operaciones de seguridad.
- (c) Los sistemas de gestión de la seguridad permiten garantizar que se identifiquen y mitiguen los riesgos clave, y que se los someta regularmente a examen. Por consiguiente, se considera a los sistemas de gestión de la seguridad una buena herramienta para evaluar continua y eficientemente la eficacia de las medidas de seguridad de la aviación en forma proactiva.

## B. EXPLICACIÓN, DESCRIPCIÓN Y CONTENIDO

- (a) Los sistemas de gestión de la seguridad deben incluir los siguientes componentes clave, aplicables a los responsables definidos en el alcance del presente apéndice:

### (1) Componentes clave

#### 1.1. Responsabilidad y compromiso.

- (a) Los responsables definidos en el alcance de la presente guía deben incluir dentro de su declaración de la política de Seguridad del sistema de gestión de la seguridad, los ítems relacionados a continuación:

1. Ser aprobada por el comando de la unidad militar o policial según corresponda.
2. Identificar la seguridad como una alta prioridad de la organización.
3. Garantizar que, dentro de las responsabilidades principales del personal en los diferentes niveles de la organización, se incluya la gestión de la seguridad de la aviación.
4. Fortalecer e implementar los procesos de identificación de amenazas y de mitigación de riesgos, incluyendo un sistema de notificación, para mitigar los riesgos de seguridad de la aviación.
5. Revisar periódicamente la política de seguridad del sistema de gestión de la seguridad, para asegurar que los compromisos establecidos en la misma sean relevantes para la organización.
6. Establecer un programa de mejora continua del sistema de gestión de la seguridad.
7. Asegurar el cumplimiento de la normatividad vigente en materia de seguridad de la aviación Estado.
8. Establecer indicadores de desempeño de la seguridad de la aviación de Estado de acuerdo con los objetivos que los responsables definidos en el alcance de la presente guía establezcan en esta materia.
9. Garantizar requisitos de seguridad y que se cumpla toda la normatividad vigente, y considerar las mejores prácticas.
10. Proporcionar los recursos apropiados.
11. Que se disponga de recurso humano cualificado, capacitado, competente y suficiente encargado de atender los procesos de seguridad de la aviación.
12. Asegurar que todo el personal posea información y la capacitación adecuada en seguridad de la aviación, proporcional a sus responsabilidades.
13. Ser comunicada a toda la organización.
14. Promover una cultura positiva y de seguridad integral.

#### 1.1.1. Oficial Responsable

- (a) Designar a un Oficial responsable, idealmente el Oficial de operaciones o su equivalente o el comandante de la compañía de seguridad, escuadrón o su equivalente a cargo de los responsables definidos en el alcance de la presente guía. El Oficial responsable, que puede desempeñar más de una función en la organización, debe ser el responsable último que deba rendir cuentas respecto de la eficacia de la seguridad

y debe tener la autoridad suficiente dentro de la organización para la implementación de un sistema de gestión de la seguridad eficiente y eficaz.

- (b) La función del Oficial responsable consiste en fomentar la seguridad como valor fundamental de la organización y en garantizar, en la asignación de recursos y tareas, la debida implementación y mantenimiento del sistema de gestión de la seguridad. El Oficial responsable debe, por consiguiente, asumir la responsabilidad del desarrollo y la eficacia del sistema de gestión de la seguridad, y tener:
  - (1) Plena responsabilidad de rendición de cuentas respecto del sistemas de gestión de la seguridad.
  - (2) La responsabilidad funcional de determinar el nivel de riesgo que puede tolerar el aeródromo, según corresponda.
  - (3) Responsabilidad plena de rendir cuentas por todas las cuestiones relativas a la seguridad.
  - (4) La responsabilidad de cerciorarse de que todo el personal entienda la política de seguridad de su propio sistema de gestión de la seguridad.
  - (5) La responsabilidad de apoyar plenamente y fomentar una cultura de seguridad en toda la organización.
- (c) Las tareas pueden incluir las siguientes, aunque la lista no es exhaustiva: gestión de sistemas de informes de seguridad, mantenimiento de documentación y registros de actividades de capacitación, participación en el desarrollo del material didáctico, participación en investigaciones sobre seguridad y asesoramiento y preparación de informes al Oficial responsable y otros, según sea conveniente.

#### **1.1.2. Mecanismo de verificación**

- (a) Los mecanismos de verificación generalmente están constituidos por los integrantes de la unidad que tienen responsabilidad en los asuntos de seguridad, dentro de los cuales se consulta por igual a otras partes interesadas con objetivos de seguridad en común y que trabajan en coordinación.
- (b) Los Oficiales responsables deberán cerciorarse de que existan mecanismos de verificación y estructuras eficaces para abordar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad y prestar asistencia en las siguientes tareas:
  - (1) Vigilar si los resultados de seguridad en general son acordes con las políticas y objetivos de seguridad del EAE.
  - (2) Vigilar si son eficaces los procesos operaciones de seguridad del EAE.
  - (3) Asegurarse de que se tomen oportunamente las medidas correctivas y/o preventivas necesarias.
  - (4) Asegurarse de que se asignen correcta y adecuadamente todas las tareas de seguridad.

#### **1.2. Recursos (incluidos los terceros proveedores)**

### **1.2.1. Provisión de recursos, instalaciones, equipos y apoyo adecuados.**

- (a) La provisión de los recursos asignados debe incluir: el personal, las instalaciones, los equipos y los servicios de apoyo, y ser suficientes, adecuados y con el mantenimiento apropiado para lograr los resultados de seguridad esperados.

### **1.2.2. Otorgamiento de la importancia apropiada a la seguridad en la selección de personal de las partes interesadas alcance de la presente guía.**

- (a) La asignación, verificación de antecedentes e instrucción del personal de seguridad debe ser acorde con los requisitos especificados en el sistema de gestión de seguridad y otros programas de seguridad de la aviación aplicables.
- (b) Se debe llevar registros de las actividades de instrucción y de las evaluaciones de rendimiento del personal, tal y como estén definidas en su propio sistema de gestión de seguridad.

### **1.2.3. Especificaciones apropiadas para los equipos y servicios de seguridad y su mantenimiento.**

- (a) Las instalaciones, equipos y servicios de apoyo proporcionado deben ser suficientes, adecuados y ser mantenidos para lograr los resultados esperados de seguridad. Las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben mantener un registro de estos recursos para la gestión de la seguridad y el rendimiento de informes, como se define en el sistema de gestión de seguridad.

## **1.3. Gestión de amenazas y riesgos.**

### **1.3.1. Proceso para identificar amenazas locales.**

- (a) Si se determinan amenazas adicionales a las listadas como “Amenazas directas contra la seguridad de la aviación” en el adjunto 3 al RACAE 160, las partes interesadas alcance de la presente guía, deben informar a la autoridad de seguridad de la aviación de Estado.

### **1.3.2. Proceso para evaluar y calificar las amenazas.**

- (a) Proceso para evaluar las amenazas, siguiendo los lineamientos del Adjunto 3 “Metodología de Evaluación de riesgos” teniendo en cuenta incidentes relacionados con seguridad de la aviación, ocurridos en los últimos 5 años.

### **1.3.3. Proceso para evaluar los riesgos de amenazas**

- (a) Proceso para evaluar los riesgos, siguiendo los lineamientos del Adjunto 3 “Metodología de Evaluación de riesgos”.

### **1.3.4. Proceso de análisis para la identificación y el seguimiento de la eficacia de las mitigaciones.**

- (a) Luego de que se recopilan y analizan los datos de seguridad de conformidad con el sistema de gestión de seguridad y el programa de aseguramiento de la calidad, si los resultados son insatisfactorios, las partes interesadas alcance de la presente guía deben



identificar las causas y elaborar un plan de medidas correctivas, evitar que vuelvan a obtenerse resultados insatisfactorios y mejorar continuamente los sistemas de gestión de seguridad y los sistemas de seguridad en su conjunto. Siguiendo los lineamientos del adjunto 3 "Metodología de Evaluación de riesgos" la cual incluye la presentación de un plan de medidas correctivas a la autoridad, acorde al resultado de la evaluación de riesgo.

#### **1.3.5. Gestión del cambio en las amenazas y en el entorno operacional.**

- (a) Los cambios en el entorno de amenazas (por ejemplo, ocurrencia de incidentes de seguridad o aumento en el nivel de amenazas de la seguridad nacional) pueden exigir la urgente aplicación de medidas de seguridad adicionales o, cuando no exista otra alternativa en ese momento en particular, la suspensión de las operaciones. Los sistemas de gestión de seguridad deben incluir procesos para afrontar, rápida y adecuadamente, la necesidad de aplicar con urgencia medidas de seguridad adicionales, como consecuencia de un cambio en el entorno de amenazas.
- (b) Las partes interesadas en el alcance de la presente guía deben establecer un proceso documentado que identifique cambios internos o externos que puedan tener un impacto en la seguridad. Dichos cambios pueden ser, por ejemplo, producto de cambios en el entorno de amenazas y/o en los requisitos de políticas internas.

### **1.4. Vigilancia, notificación y mejora continua de la eficacia.**

#### **1.4.1. Qué medidas se aplican para medir la eficacia.**

- (a) Las partes interesadas alcance de la presente guía deben incluir dentro de su Plan de Control de Calidad PCC procedimientos de aseguramiento de la calidad diseñados para el análisis cualitativo y el mejoramiento continuo de la eficacia de los requisitos del sistema de gestión de seguridad y de las medidas de seguridad existentes. Deben identificarse indicadores de rendimiento en cuanto a la seguridad para hacer un seguimiento del nivel de eficacia en la aplicación de los requisitos de seguridad de la aviación y poder luego comunicar a todos los niveles de la organización un panorama preciso del nivel de eficacia del sistema de gestión de seguridad.

#### **1.4.2. Cómo se analizan los datos para mejorar la seguridad.**

- (a) Las partes interesadas alcance de la presente guía debe determinar, recopilar y analizar los datos apropiados para demostrar la idoneidad de los procesos de seguridad y para evaluar dónde puede realizarse la mejora de la eficacia de los procesos de seguridad. Esto debe incluir los datos generados como resultado del seguimiento y medición y puede incluir datos de fuentes externas.

#### **1.4.3. Cómo informan internamente las partes interesadas en el alcance de la presente guía, la eficacia de las medidas de seguridad.**

- (a) Luego de que se recopilan y analizan los datos de seguridad de conformidad con el sistema de gestión de seguridad y el Plan de Control de Calidad, si los resultados son insatisfactorios, las partes interesadas en el alcance de la presente guía, debe identificar las causas y elaborar un plan de medidas correctivas, evitar que vuelvan a obtenerse

resultados insatisfactorios y mejorar continuamente los sistemas de gestión de seguridad y los sistemas de seguridad en su conjunto.

#### **1.4.4. Cómo se almacenan y protegen los datos.**

- (a) El sistema utilizado por las partes interesadas en el alcance de la presente guía, para el mantenimiento de registros debe proporcionar procedimientos adecuados para el almacenamiento y copia de seguridad:
  - (1) El sistema debe garantizar que los registros son trazables, recuperables y accesibles por las personas autorizadas.
  - (2) El sistema debe incluir copias de respaldo de la información para asegurar que se mantiene la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información.

#### **1.4.5. Evaluación y medidas correctivas y preventivas.**

- (a) Luego de que se recopilan y analizan los datos de seguridad de conformidad con el sistema de gestión de seguridad y el programa de aseguramiento de la calidad, si los resultados son insatisfactorios, las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben identificar las causas y elaborar un plan de medidas correctivas para remediarlos, evitar que vuelvan a obtenerse resultados insatisfactorios y mejorar continuamente los sistemas de gestión de seguridad y los sistemas de seguridad en su conjunto.
- (b) Las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben documentar los procedimientos existentes diseñados para prestar asistencia en las siguientes tareas:
  - (1) Análisis de los resultados insatisfactorios.
  - (2) Identificación de los factores causales de los resultados insatisfactorios, que pueden estar relacionados con los siguientes ámbitos:
    - (i) Instrucción.
    - (ii) Funcionamiento de los equipos.
    - (iii) Políticas.
    - (iv) Procedimientos.
    - (v) Factores humanos.
  - (3) Evaluación de la necesidad de que se apliquen medidas eficaces y adecuadas al propósito de mitigar los resultados insatisfactorios.
  - (4) Determinación, aplicación y registro de las medidas correctivas o preventivas apropiadas.
  - (5) Análisis de cualquier medida que se haya tomado.

#### **1.4.6. Sistemas de notificación de seguridad.**

- (a) Un sistema de notificación de seguridad tiene por objetivo recopilar la información notificada por el personal para mejorar el nivel de seguridad. Tal sistema debe servir para identificar deficiencias, incidentes o resultados insatisfactorios, y alentar a las personas a que se notifiquen deficiencias e incidentes que, de otro modo, pasarían

inadvertidos y, por ende, no se corregirían. Se deberá acoger las disposiciones y herramientas establecidas por la autoridad de la aviación de Estado.

#### **1.4.7. Compartición de información**

- (a) Las partes interesadas en el alcance de la presente guía, y demás integrantes del EAE, deben colaborar en el desarrollo de nuevos enfoques, técnicas y herramientas de gestión para asistir a los encargados en sus esfuerzos por evaluar y mejorar la eficacia de sus sistemas de seguridad.

#### **1.5. Respuesta ante incidentes.**

##### **1.5.1. Un proceso de respuesta ante incidentes de seguridad.**

- (a) Los sistemas de gestión de seguridad deben incluir los procedimientos y procesos que deben aplicarse en respuesta ante incidentes de seguridad.

##### **1.5.2 Métodos para mejorar el proceso de respuesta:**

- (a) El marco de respuesta ante incidentes del sistema de gestión de seguridad se debe revisar regularmente para verificar que siga siendo proporcional a los incidentes ocurridos y apropiado en relación con futuros incidentes que puedan ser diferentes de sucesos pasados.
- (b) Cuando corresponda, las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben coordinar sus procesos y procedimientos de respuesta ante incidentes, con los de otras partes interesadas participantes.

##### **1.5.3 Proceso para introducir medidas de seguridad adicionales.**

- (a) El marco de respuesta ante incidentes incluido en el sistema de gestión de seguridad debe estar diseñado para asistir a las partes interesadas en el alcance de la presente guía, en el mejoramiento de sus medidas y sistemas de seguridad luego de un incidente o ejercicio de seguridad (simulacro de escritorio o simulacro total).

Se puede entonces mejorar continuamente por medio de una evaluación y análisis de las partes pertinentes del proceso de respuesta ante incidentes luego de cada ejercicio o incidente.

#### **1.6. Programa de formación del sistema de gestión de seguridad.**

##### **1.6.1 Explicar en qué medida es apropiada la instrucción sobre sistema de gestión de seguridad impartida en todos los niveles de la entidad.**

- (a) Para lograr una implementación eficaz y eficiente del sistema de gestión de seguridad, todo el personal perteneciente a las partes interesadas en el alcance de la presente guía debe poseer las aptitudes apropiadas y recibir una instrucción adecuada a las necesidades que establezca el sistema de gestión de seguridad, para garantizar que tenga las competencias necesarias para cumplir con sus funciones y responsabilidades.

##### **1.6.2 Evaluar la pertinencia de la instrucción impartida sobre sistema de gestión de**

## **seguridad**

- (a) Las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben desarrollar y mantener instrucción sobre el sistema de gestión de seguridad para todo el personal afectado por la implementación del sistema de gestión de seguridad (es decir, todos los niveles del EAE) Dicha instrucción debe ser proporcionada y apropiada a la responsabilidad del personal y al nivel de participación en el sistema de gestión de seguridad, y su eficacia se revisará cada vez que la autoridad de seguridad de aviación civil estime pertinente.

### **1.6.3 Evaluar la eficacia de la comunicación de la construcción sobre el sistema de gestión de seguridad.**

- (a) La instrucción y sensibilización del sistema de gestión de seguridad debe asegurar que:
  - (1) Los Oficiales de alto nivel de la organización entiendan plenamente sus responsabilidades y su deber de rendir cuentas respecto de la seguridad.
  - (2) Todo el personal reciba instrucción y reúnan las competencias para cumplir con sus responsabilidades pertinentes respecto del sistema de gestión de seguridad.
  - (3) Cuando se requiera, todo el personal reciba un curso de instrucción básico sobre la conciencia con respecto a la seguridad.
  - (4) Se mida regularmente la eficacia de la instrucción y de la formación impartida al personal.

## **1.7. Comunicación**

### **1.7.1. Medios para comunicar eficazmente la política de seguridad, sus requisitos y prioridades**

- (a) Al igual que las orientaciones sobre comunicación interna y externa recomendadas en la aplicación de la cultura de seguridad, las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben establecer mecanismos oficiales para comunicar a todo el personal los requisitos, la política y cualquier información pertinente relativa al sistema de gestión de seguridad.

### **1.7.2. Proceso para medir la eficacia de dicha comunicación.**

- (a) Las partes interesadas en el alcance de la presente guía, deben comunicar los objetivos y procedimientos del sistema de gestión de seguridad a todas las personas y partes interesadas pertinentes, y el sistema de gestión de seguridad y su aplicación debe ser evidente en todos los aspectos de sus operaciones.
- (b) La comunicación de seguridad tendrá por objeto:
  - (1) Asegurar que el personal sea consciente de las responsabilidades de seguridad más amplias compartidas por todos en el contexto de la Cultura de seguridad de las partes interesadas alcance de la presente guía.
  - (2) Asegurar que todo el personal de la organización es plenamente consciente del sistema de gestión de seguridad.

- (3) Transmitir información cuya seguridad es crítica teniendo en cuenta los protocolos y procedimientos establecidos para la misma en las FFMM.
- (4) Explicar por qué se introducen o modifican procedimientos de seguridad.

### **1.7.3. Herramientas de comunicación**

- (a) Las partes interesadas en el alcance de la presente guía deben hacer el mejor uso posible de los recursos y medios disponibles, como las reuniones regulares, los cursos de capacitación sobre la conciencia respecto a la seguridad, la intranet, las publicaciones internas, los boletines sobre seguridad y la documentación de los sistemas de gestión de seguridad.



# **RACAE 160**

## **APENDICE 3**

### **EVALUACIÓN Y MITIGACIÓN DE RIESGOS DE LA SEGURIDAD DE AVIACIÓN DE ESTADO**



## 1. EVALUACIÓN DE RIESGOS DE LA SEGURIDAD DE AVIACIÓN DE ESTADO.

### 1.1. Preparación de los documentos de trabajo.

Se debe indagar en varias fuentes de pruebas empíricas y datos estadísticos disponibles en el área de la seguridad de la aviación para obtener un análisis de las tendencias pasadas de los actos de interferencia ilícita en la aviación de Estado y la aviación civil.

Para la evaluación de riesgos, hay que tener en cuenta un enfoque sistemático y cuantificable.

La información puede ser recopilada de diferentes fuentes, tales como: información de inteligencia de los organismos seguridad del Estado Colombiano, resultado de las actividades de control de calidad en materia de seguridad de la aviación de Estado y a través de reportes de incidentes de seguridad propios de la Aviación de Estado y antecedentes del propio aeródromo, entre otras.

#### 1.1.2 Componentes del riesgo.

Previo a la definición de los componentes del riesgo, es importante tener claro que el riesgo se define como la posibilidad de ocurrencia de un hecho que pueda afectar la seguridad de la aviación del Estado. De conformidad con lo establecido en el documento 10108 de la OACI, relacionado con la declaración del contexto mundial de riesgo para la seguridad de la aviación, los componentes clave de una evaluación integral del riesgo son:

- a) **Amenaza:** 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. Las amenazas son extrínsecas, es decir, que se originan externamente.

Algunos generadores de amenazas pueden ser:

- ✓ Terroristas
- ✓ Delincuentes
- ✓ Refugiados

- ✓ Personas con perturbaciones mentales
- ✓ Otros gobiernos.

**Escenario de amenaza:** identificación y descripción de un acto de interferencia ilícita verosímil que comprende un blanco (una terminal o infraestructura aeroportuaria, una aeronave, etc.), el modus operandi (que incluye el transporte y el ocultamiento) y los métodos para llevar a cabo el ataque (Ej., con un AEI) y el adversario (según el lugar que tiene el adversario en el sistema de aviación: pasajero, no pasajero y/o elemento interno). Debe tener el nivel de detalle necesario que permita una evaluación y un análisis precisos; un “ataque contra una aeronave” no alcanza para definir el escenario.

Para la valoración del escenario de amenaza es importante analizar cuatro fuentes:

- a) reunión de datos para evaluar amenazas. (Numeral 1.2. paso 3)
  - b) intercambio de informaciones con otros EAE y organismos competentes del Estado Colombiano.
  - c) información difundida en la Declaración Mundial del Contexto de Riesgo para la Seguridad de la Aviación Civil (OACI).
  - d) Análisis de Incidentes.
- b) Probabilidad de ataque:** la probabilidad o posibilidad de que se produzca el atentado sobre la base de las intenciones y capacidades del terrorista, pero sin tener en cuenta las medidas de seguridad en vigor. El grupo de trabajo sobre amenazas y riesgos usará la probabilidad como indicador de amenaza, teniendo en cuenta tanto la intención como la capacidad del autor para llevar a cabo el escenario de amenaza.
- c) Impacto:** son las consecuencias que puede ocasionar a la seguridad de la aviación del Estado un ataque específico, en términos humanos, reputacionales, operativos, infraestructura, comunicaciones y equipos de energía críticos en un aeródromo.
- d) Medidas de atenuación actuales:** Cuando no se contemple dentro de la evaluación del riesgo el acto presentado; cuando este no sea evidentemente el caso, el riesgo residual será mayor), y todo otro factor que ayude a reducir la probabilidad de que el ataque llegue a cometerse y/o sus consecuencias (impacto) en el caso de que se cometa. Se supone que ninguna amenaza puede ser totalmente eliminada.
- e) Vulnerabilidad:** características de un sistema o de un bien/recurso que pudieran permitir un acto de interferencia ilícita (ausencia o falencia en barreras y controles), tales como:
- ✓ Ausencia de procedimientos (documentación).
  - ✓ Incumplimiento a la normatividad (error/violación-intencionalidad)
  - ✓ Falta de recursos (humano, tecnológico, infraestructura).
  - ✓ Ausencia de cultura de seguridad (Capacitación, entrenamiento, difusión)
  - ✓ Deficiencias en la infraestructura (Ejemplo: Malla perimetral rota).



**Vulnerabilidad residual:** la magnitud de las vulnerabilidades que persisten una vez que se han tomado en cuenta las medidas de atenuación en vigor.

- f) **Riesgo:** probabilidad de que se ejecute con éxito un acto de interferencia ilícita sobre un objetivo específico, basado en una evaluación de la amenaza, consecuencias y vulnerabilidades, bajo la peor situación posible. Matemáticamente, se puede denotar de la siguiente manera:  $\text{Riesgo} = \text{Probabilidad} \times \text{Impacto}$ , donde la probabilidad depende de la amenaza y la vulnerabilidad.

**Riesgo residual:** el riesgo total que persiste de que se cometa un ataque, suponiendo que estén en aplicación las medidas de atenuación existentes y teniendo en cuenta la probabilidad de la amenaza y su impacto.

- g) **Medidas de mitigación:** todo factor que ayude a reducir la probabilidad de que el ataque llegue a cometerse y/o sus consecuencias en el caso de que se cometa.

En la evaluación de riesgos deben identificarse los escenarios posibles cuidadosamente y con suficiente detalle, considerando cada forma de amenaza específica y minuciosamente. Las amenazas pueden apuntar a determinados aeródromos, terminales o infraestructura aérea en particular, como depósitos de combustible, instalaciones de control del tránsito aéreo o equipo de navegación, así como las aeronaves en general o las específicamente afectadas a una modalidad. También deben evaluarse los posibles medios y métodos con los que podría llevarse a cabo el atentado. Esto incluiría la forma en que puede construirse un arma o artefacto explosivo; los medios para trasladarlo (Ej., que lo lleve una persona o se transporte en un vehículo) y quién lo podría hacer (Ej., un miembro del personal, un pasajero o una persona particular); cómo podría ocultarse el arma o artefacto y cómo lo podría activar o usar para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita.

### 1.1.3 Parámetros de la evaluación de riesgos.

#### 1.1.3.1 Probabilidad

Se expresa en términos de amenazas (eventos que afecten la seguridad de la aviación) y vulnerabilidades. Las amenazas se clasifican aplicando una escala de cuatro niveles: BAJO, MEDIO, ALTO Y CRÍTICO descritos, cada una en función de condiciones o fuentes de riesgo, así:

✓ Crítico: en el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró capacidad e intencionalidad de afectar la seguridad.

✓ Alto: en los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró capacidad e intencionalidad de afectar la seguridad.

✓ Medio: se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.

✓ Bajo: no se registran eventos en los últimos 5 años.

Las vulnerabilidades se clasifican aplicando una escala de cuatro niveles: EFECTIVO, MEJORABLE, DEFICIENTES Y AUSENTES descritos, cada una en función de condiciones o fuentes de riesgo.

### 1.1.3.2 Impacto

Se clasifica aplicando una escala de cuatro niveles, BAJO, MEDIO, ALTO Y CRÍTICO descritos cada uno, así: Lesiones o pérdidas de vidas humanas (lesiones o muertes de personas):

- ✓ Bajo: sin lesiones o lesión leve con incapacidad.
- ✓ Medio: lesión grave.
- ✓ Alto: pérdida de 1 vida.
- ✓ Crítico: pérdida de 2 vidas o más.

Suspensión de las operaciones (suspensión en las operaciones del aeródromo en un periodo de tiempo):

- ✓ Bajo: tiempo menor o igual a 15 minutos.
- ✓ Medio: tiempo mayor a 15 minutos y menor o igual a 60 minutos.
- ✓ Alto: tiempo mayor a 60 minutos y menor o igual a 2 hora.
- ✓ Crítico: tiempo mayor a 2 horas.

Infraestructura (afectación de la infraestructura crítica en un periodo de tiempo antes de restablecer el servicio):

- ✓ Bajo: tiempo menor o igual a 6 horas.
- ✓ Medio: tiempo mayor a 6 horas y menor o igual a 12 horas.
- ✓ Alto: tiempo mayor a 12 horas y menor o igual a 48 horas.
- ✓ Crítico: tiempo mayor a 48 horas.

Comunicaciones y energía (Afectación de las comunicaciones y sistemas de energía críticas en un periodo de tiempo):

- ✓ Bajo: tiempo igual a 0 segundos.
- ✓ Medio: tiempo mayor a 0 segundos y menor o igual a 30 minutos.
- ✓ Alto: tiempo mayor a 30 minutos y menor o igual a 2 horas.
- ✓ Crítico: tiempo mayor a 2 horas.

Reputación (perturbación del servicio y de la confianza en el EAE):

- ✓ Bajo: daño de imagen o reputacional menor, no significativo.
- ✓ Medio: daño de imagen, publicidad negativa en medios locales.
- ✓ Alto: daño reputacional: publicidad negativa en medios locales, nacionales y/o regionales.
- ✓ Crítico: daño reputacional: publicidad negativa en medios locales, regionales, nacionales e internacionales.

### 1.1.3.3 Nivel de riesgo

Para la determinación del nivel de riesgo se clasificará de calcular las probabilidades de ocurrencia de cada una de las amenazas, las vulnerabilidades y su impacto. Ver “Matriz de Evaluación de Riesgos de la Seguridad”. Se clasifica aplicando una escala de cuatro niveles, BAJO, MEDIO, ALTO Y CRÍTICO.

## 1.2 EVALUACIÓN DE RIESGOS

Esta deberá realizarse individualmente, teniendo en cuenta los numerales 1.2.1 y 1.2.2 del presente documento y las orientaciones citadas a continuación.

### 1.2.1 Cálculo de las amenazas

**Objetivo:** Transformar información relevante y legalmente obtenida, en conocimiento sobre la naturaleza de las intenciones (fines, determinación y estrategia), y el grado de impacto de las capacidades (integrantes, armamento, tácticas, apoyo externo e historial), de aquellas amenazas con posibilidad de perpetrar un acto de interferencia ilícita en contra de un aeródromo, infraestructura aeronáutica o cualquier instalación al servicio de la Aviación de Estado.

#### 1.2.1.1 Amenazas directas contra la seguridad de la aviación de Estado.

Previo a identificar metodológicamente las amenazas (personas o grupos), es necesario establecer cuáles son los actos que se podrían perpetrar en contra de la Seguridad de la Aviación de Estado. Esta clasificación se muestra a continuación, pero no es exhaustiva ya que la dinámica de cambio del mundo moderno permite a dichas amenazas aprovechar los avances tecnológicos para crear nuevas armas y tácticas.

- **ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA:**

- AEI que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje.
- ATAQUES en la parte exterior de los aeródromos.
- AEI oculto en la carga.
- Ataque con sistemas de aeronave remotamente pilotada (contra blancos de la aviación).
- AEI oculto en la aeronave.
- AEI oculto en vehículos.
- Aeronave utilizada como arma.
- Secuestro convencional de aeronave.
- Amenazas Químicas.
- AEI oculto en artículos de servicio (aprovisionamiento, suministros, repuestos, etc.).
- Amenazas Biológicas y Radiológicas.

- MANPADS y Misiles-tierra-aire de largo alcance.
- Falsas alarmas.
- Ataque contra una Aeronave.
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- Sabotaje.
- Ataques cibernéticos a sistemas críticos de la aviación.
- Amenaza interna (Insider Threat). (Personal con acceso privilegiado que, de manera intencionada o bajo coacción, facilita actos ilícitos o sabotea instalaciones y equipos.)
- Uso de láser u otros dispositivos de luz para cegar o desorientar a las tripulaciones.
- Amenazas de bomba o extorsiones dirigidas al sector aeronáutico.
- Toma de rehenes o actos terroristas en zonas aeroportuarias.
- Otros identificados por el EAE.

Cada uno de estos escenarios requiere protocolos de **prevención, detección y respuesta** adaptados a las particularidades de la amenaza y a los recursos disponibles en cada instalación aeronáutica.

- **CIBERNÉTICAS:**

- Ciberataques (fines terroristas):

- a) Sistemas ATM;
- b) Sistemas de aeronaves
- c) Sistemas aeroportuarios.
- d) Otros identificados por el EAE.

- **INTERNAS.**

- Infiltrados o desafectos al sistema, cuyo fin sea perpetrar un acto de interferencia ilícita o un delito.
- Otros identificados por el EAE.

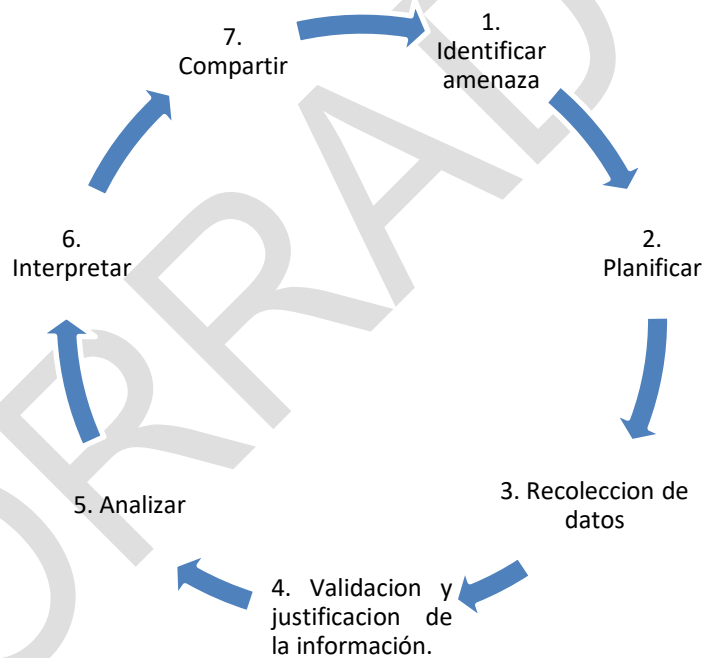
- **INFRAESTRUCTURA CRÍTICA.**

- Interrupción total/parcial a las fuentes de energía y combustible.
- Interrupción/interferencia total o parcial/parcial a los sistemas de comunicaciones y de Aeronavegabilidad.
- Otros identificados por el EAE.

- **REPUTACIONAL.**

- Desinformación masiva difundida por redes sociales.
- Reivindicaciones (étnicas, sociales)
- Disturbios en parte pública (desórdenes, reclamos masivos, aglomeraciones)
- Conflictos laborales (huelgas, tomas o paros ilegales).
- Otros identificados por el EAE.

### 1.2.1.2. Ciclo Evaluación de amenazas



**Figura 1.** Ciclo Evaluación de la Amenaza. Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.

- Se determinará del análisis de los descriptores (BAJO, MEDIO, ALTO Y CRÍTICO), para cada una de las siguientes amenazas: “AEI que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje de mano”, ATAQUES en la parte exterior de los aeródromos, AEI oculto en la carga, Ataque con sistemas de aeronave remotamente piloteada, AEI oculto en la aeronave, AEI oculto en vehículos, Aeronave utilizada como arma, Secuestro convencional de aeronave, Amenazas Químicas, AEI oculto en artículos de servicio (aprovisionamiento, suministros, repuestos, etc.), Amenazas Biológicas y Radiológicas, MANPADS y Misiles-tierra-aire de largo alcance, Falsas alarmas, Ataque contra una Aeronave, Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica, Sabotaje y otros identificados por el EAE.

**Nota.** - Se deben tener en cuenta los datos estadísticos y demás información requerida.

**Paso 1: Identificar amenazas:** El primer paso, es identificar amenazas materializadas en los últimos 5 años, identificando atacante (individuo o grupos), intencionalidad y capacidad.

**Paso 2: Planificar:** Considerando la cantidad de amenazas a evaluar, es fundamental priorizar con información brindada al interior de los comités de seguridad sobre delitos que más se han presentado en la zona de influencia del aeródromo, los antecedentes de temas que afectan la seguridad en la zona o en empresas o inmuebles colindantes (en formato de autocontrol, hoja Excel de evaluación de riesgos AVSEC, así como información más compleja a nivel regional y nacional, incluyendo las coordinaciones para intercambiar informaciones con otros EAE y con los organismos de seguridad del Estado competentes.

**Paso 3: Recolección de datos:** El proceso de reunir datos tiene como propósito obtener el insumo para evaluar las amenazas, debiendo considerarse los siguientes aspectos tanto de fuentes abiertas como cerradas.

- **Fuentes Abiertas:** Son todas aquellas que proporcionan información útil, generada por medios de comunicación pública (prensa, TV, radio, Internet, Big Data, redes sociales), ONG's, organismos del Estado que publican antecedentes sobre criminalidad, datos sobre movimientos migratorios, indicadores de tráfico de armas, como, asimismo, aquellas publicaciones técnicas especializadas en aviación y seguridad, nacionales o extranjeras.
- **Fuentes Cerradas:** Son todas aquellas informaciones provenientes de los ministerios y organismos de inteligencia y seguridad del Estado, y, por lo tanto, de carácter "SECRETO".

Un tipo especial de fuentes cerradas es la que proviene de fuentes internas. que obtienen datos a partir de los procesos de vigilancia y control de calidad (Inspecciones, Pruebas e Investigaciones de seguridad), Informes de Incidentes. Para el proceso de Evaluación de Amenazas, todas estas fuentes se consideran como cerradas.

- **El Flujo para difundir nueva inteligencia o información sobre el grado y naturaleza de las amenazas:** Considerando las fuentes abiertas y cerradas antes señaladas, se genera un flujo de datos tal como se indica en el siguiente procedimiento para difundir nueva inteligencia o información sobre el grado y naturaleza de las amenazas a las operaciones de aviación con miras a ajustar los elementos pertinentes de las medidas de seguridad establecidas.

Una vez la información es recibida por el EAE será transmitida a la AAAES y esta pase el flujo al interior del Comando de FFMM, Comando Ejército, Armada, Fuerza Aeroespacial y Dirección de la Policía Nacional y si dicha información se confirma puede constituir nueva inteligencia o información sobre el grado y naturaleza de la amenaza, deberá ser transferida a la AAAES para que a través del jefe de la oficina de la AAAES sea difundida de acuerdo a los protocolos y procedimientos establecidos para el manejo de la información a los comandantes, directores o quienes hagan sus veces en los diferentes EAE con el propósito que se adopten medidas de seguridad pertinentes.

BORRADOR

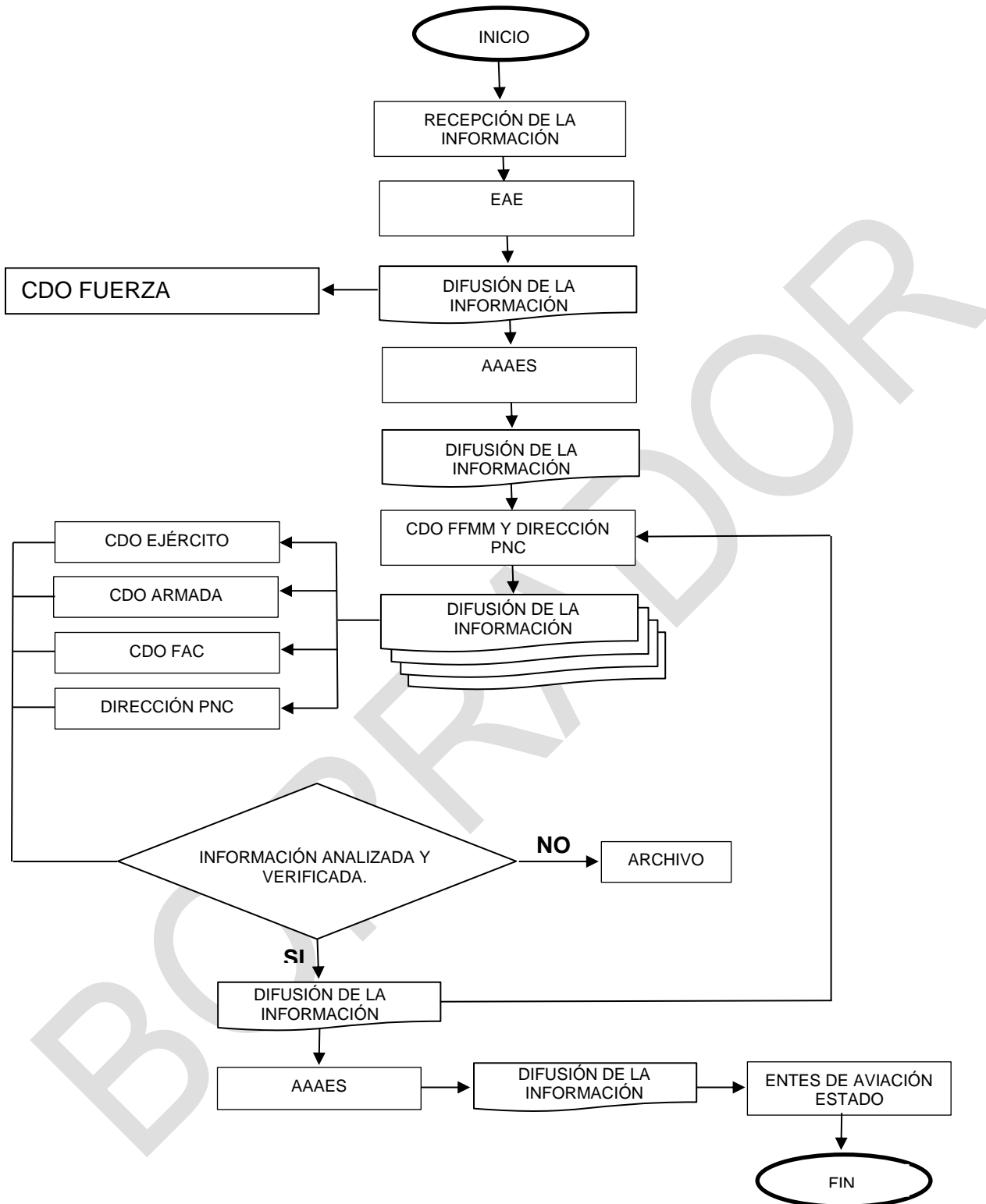


Figura 2. Diagrama de flujo para difundir nueva inteligencia o información sobre el grado y naturaleza de las amenazas. Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.



**Paso 4: Validar información y organizar matrices:** Luego de los 3 pasos descritos, se deben iniciar las tareas propias de evaluación bajo un enfoque metodológico, siendo la primera, validar la información recibida para clasificarla dentro de las amenazas listadas. Paralelamente, se comienza a organizar la Matriz de Amenazas, seleccionando los tipos de actos que serán cuantificados.

**Paso 5: Analizar con respecto al contexto:** En este paso, hay que considerar que sin perjuicio que no se hayan materializado eventos recientes, se identifiquen del espectro de amenazas existentes (individuo o grupos), cuáles concretamente pueden ser sujeto de evaluación, analizando en cada caso su intención, en el sentido de contar con información o evidencia de que dichas amenazas pudieran seleccionar como probables objetivos y/o blancos, un aeropuerto, infraestructura aeroportuaria o estación aeronáutica.

**Paso 6: Interpretar:** En este paso, se valora el grado de daño o perjuicio que provocaría un acto de interferencia ilícita en un aeródromo, instalación o estación aeronáutica, por la amenaza evaluada.

**Paso 7: Compartir:** La AAAES y los EAE compartirán, 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. La información compartida no podrá ser compartida a terceros sin previa autorización de la AAAES.

La información para intercambiar con los EAE y otros organismos de seguridad del Estado pertinentes para ayudarlas a evaluar de manera efectiva los riesgos de seguridad de sus operaciones resultado de la aplicación de las metodologías establecidas en el apéndice 3 al RACAE 160 son:

- a) **Nivel de Amenazas de Aeródromos:** “AEI que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje de mano”, ATAQUES en la parte exterior de los aeródromos, AEI oculto en la carga, Ataque con sistemas de aeronave remotamente pilotada, AEI oculto en la aeronave, AEI oculto en vehículos, Aeronave utilizada como arma, Secuestro convencional de aeronave, Amenazas Químicas, AEI oculto en artículos de servicio (aprovisionamiento, suministros, repuestos, etc.), Amenazas Biológicas y Radiológicas, MANPADS y Misiles-tierra-aire de largo alcance, Falsas alarmas, Ataque contra una Aeronave, Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica, Sabotaje y otros determinados por el EAE.
- b) Delitos que más se han presentado en la zona de influencia de los aeródromos, a partir del diligenciamiento del formato de autocontrol.
- c) Antecedentes de temas que afectan la seguridad en la zona, a partir del diligenciamiento del formato de autocontrol.
- d) Niveles de Vulnerabilidades de aeródromos.
- e) Niveles de Riesgos de los Aeródromos.

La información antes relacionada será recolectada a partir del diligenciamiento de las plantillas y formatos establecidas en el presente apéndice 3 RACAE 160 “evaluación de

riesgos de la seguridad de la aviación de Estado y plan de mitigación de riesgos” por parte del Oficial encargado de la Seguridad del EAE.

### 1.2.1.3 Amenazas indirectas (otras amenazas)

A continuación, se describen las amenazas que, si bien no afectan directamente la

seguridad de la aviación, determinan vulnerabilidades que deben ser consideradas en la evaluación de riesgos.

**1.2.1.3.1 Narcotráfico:** Acto de introducir o transportar sustancias estupefacientes o sustancias requeridas para la fabricación de estas a las instalaciones del aeródromo o a las aeronaves (cabina y/o bodegas de carga, fuselaje etc.) (Artículos 376 y 382 C.P.).

**1.2.1.3.2 Hurto de bienes y elementos indispensables para la seguridad del aeródromo, las aeronaves o a bienes del Ente de Aviación de Estado:** El que se apodere de una cosa mueble ajena, con el propósito de obtener provecho para sí o para otro.

Acto de apoderarse de bienes, equipos o elementos indispensables para la operación del aeródromo, las aeronaves, bienes de los pasajeros o bienes de las Entidades públicas o privadas que operan en el Aeropuerto o de los arrendatarios de los locales comerciales o empresas explotadoras de aeronaves. (Artículo 239 del C. P.).

- a) Se determinará del análisis de los descriptores (BAJO, MEDIO, ALTO Y CRÍTICO), para cada una de las siguientes amenazas: “AEI que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje de mano”, ATAQUES en la parte exterior de los aeródromos, AEI oculto en la carga, Ataque con sistemas de aeronave remotamente piloteada, AEI oculto en la aeronave, AEI oculto en vehículos, Aeronave utilizada como arma, Secuestro convencional de aeronave, Amenazas Químicas, AEI oculto en artículos de servicio (aprovisionamiento, suministros, repuestos, etc.), Amenazas Biológicas y Radiológicas, MANPADS y Misiles-tierra-aire de largo alcance, Falsas alarmas, Ataque contra una Aeronave, Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica, Sabotaje y otros determinados por el EAE.

**Nota.** - Se deben tener en cuenta los datos estadísticos y demás información requerida.

### 1.2.2. Cálculo de las vulnerabilidades:

Las vulnerabilidades se clasifican aplicando una escala de cuatro niveles, EFECTIVO, MEJORABLE, DEFICIENTES Y AUSENTES descritos, cada una en función de condiciones o fuentes de riesgo.

**Nota.** - Se debe diligenciar las plantillas de "VA-1 Controles de perímetro, "VA-2" Área de ingreso", "VA-3" Sistema de Identificación, "VA-4" Zona embarque y desembarque" "VA-5" Gestión de seguridad de la Aviación de Estado".

### 1.2.3. Cálculo nivel de impacto:

El impacto se clasifica aplicando una escala de cuatro niveles, BAJO, MEDIO, ALTO Y CRÍTICO.

**Nota.** - Para evaluar el impacto se debe considerar los siguientes elementos, teniendo en cuenta la PEOR SITUACIÓN PREVISIBLE.

1.2.4. Cálculo nivel de riesgo:

Será el resultado de definir las probabilidades (amenazas y vulnerabilidades) y el impacto.

1.2.5. Aplicación plan de mitigación de riesgos:

La finalidad principal de las contramedidas de seguridad es la prevención. En tal sentido, deben ajustarse las medidas de seguridad de acuerdo con lo expresado en la normatividad, en consideración al nivel de riesgo (Bajo, Medio, Alto y Crítico). Se deberá fundamentar la gestión del riesgo en los siguientes aspectos:

- a) La identificación de la amenaza o amenazas contra la aviación de Estado.
- b) El diseño de respuestas de seguridad apropiadas que correspondan al tipo de amenaza;
- c) Poner en práctica las medidas de seguridad diseñadas;
- d) Mantener en el tiempo la aplicación de las medidas de seguridad predeterminadas en acuerdo con el nivel de amenaza;
- e) Supervisar la efectividad de las medidas de seguridad.

De la evaluación de riesgo podrán establecerse recomendaciones con el fin de incrementar la vigilancia sobre las medidas de seguridad que se apliquen por las partes interesadas.

## 2. PLAN DE MITIGACIÓN DE RIESGOS DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE ESTADO

Antes de asignar contramedidas deben considerarse las siguientes medidas:

- a) Evaluar la causa raíz y el grado de amenazas, de conformidad con una evaluación de amenazas válida.
- b) Determinar la duración de las condiciones de amenaza destacadas.
- c) Familiarizarse con la configuración y operaciones de las instalaciones afectadas.
- d) Realizar un inventario del personal y del equipo de seguridad disponibles.
- e) Examinar las medidas de seguridad vigentes.

### 3. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE RIESGOS Y PLAN DE MITIGACIÓN DE RIESGO

Si como resultado del análisis de la evaluación de riesgos y plan de mitigación de riesgo se encuentra justificación para modificar el nivel de riesgo y/o medidas de seguridad del plan de mitigación de riesgos, el comandante, director, encargado o quien haga sus veces del aeródromo en cuestión ordenara al responsable de la seguridad, realizar los ajustes a que haya lugar.

### 4. DISTRIBUCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Los EAE enviaran a la AAAES la información de relevancia y conocimiento general para los demás EAE con el propósito de efectuar el control y divulgación de la información obtenida como resultado de la evaluación de riesgos y el plan de mitigación de riesgos presentada.

### 5. INFORMACIÓN CONTENIDA EN LA MATRIZ A DESARROLLAR.

#### 5.2. PLANTILLA AMENAZA E IMPACTO.

No.	AMENAZA	CANT	CONDICIÓN	NIVEL AMENAZA
1	AEl que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje.		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>MEDIO</b>
2	ATAQUES en la parte exterior de los aeródromos		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>BAJO</b>
3	AEl oculto en la carga		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>BAJO</b>
4	Ataque con sistemas de aeronave remotamente piloteada		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>BAJO</b>
5	AEl oculto en la aeronave.		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>BAJO</b>
6	AEl oculto en vehículos		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>BAJO</b>
7	Aeronave utilizada como arma		<b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad. <b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años	<b>BAJO</b>

**AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO REGLAMENTO AERONÁUTICO  
COLOMBIANO DE LA AVIACIÓN DE ESTADO**

8	Secuestro convencional de aeronave		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>BAJO</b>
9	Amenazas Químicas		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>BAJO</b>
10	AEI oculto en artículos de servicio (aprovisionamiento, suministros, repuestos, etc.)		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>BAJO</b>
11	Amenazas Biológicas y Radiológicas		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>BAJO</b>
12	MANPADS y Misiles-tierra-aire de largo alcance		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>BAJO</b>
13	Falsas alarmas		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>ALTO</b>
14	Ataque contra una Aeronave		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>MEDIO</b>
15	Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>MEDIO</b>
16	Sabotaje		<p><b>Crítico:</b> En el último año, se presentó uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Alto:</b> En los últimos (2) dos años, se presentaron uno (1) o más hechos, donde el atacante (persona o grupo) demostró Capacidad e Intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Medio:</b> Se han registrado eventos en los últimos 5 años, sin embargo, no se demostró intencionalidad de afectar la seguridad.</p> <p><b>Bajo:</b> No se registran eventos en los últimos 5 años</p>	<b>MEDIO</b>
<b>TOTAL, AMENAZAS</b>			<b>RESULTADOS AMENAZAS</b>	

*Tabla 1. Plantilla amenaza. Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.*

**AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO REGLAMENTO AERONÁUTICO  
COLOMBIANO DE LA AVIACIÓN DE ESTADO**

AMENAZAS				IMPACTO						
No.	Amenazas a aeródromo	Cant.	Nivel de Amenaza	Integridad de personas	Operaciones	Infraestructura	Comunicaciones y energía	Reputación	IMPACTO	
	AEl que se ingresan ocultos en la persona o el equipaje.		MEDIO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	ATAQUES en la parte exterior de los aeródromos		BAJO	CRÍTICO	CRÍTICO	BAJO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	AEl oculto en la carga		BAJO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	Ataque con sistemas de aeronave remotamente pilotada		BAJO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	AEl oculto en la aeronave.		BAJO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	AEl oculto en vehículos		BAJO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	Aeronave utilizada como arma		BAJO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	Secuestro convencional de aeronave		BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	
	Amenazas Químicas		BAJO	CRÍTICO	BAJO	ALTO	MEDIO	BAJO	CRÍTICO	
	AEl oculto en artículos de servicio (aprovisionamiento, suministros, repuestos, etc.)		BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	
	Amenazas Biológicas y Radiológicas		BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	
	MANPADS y Misiles tierra-aire de largo alcance		BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	
	Falsas alarmas		ALTO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	ALTO	
	Ataque contra una Aeronave		MEDIO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	MEDIO	
	Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeródromo o en el recinto de una instalación aeronáutica		MEDIO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	CRÍTICO	CRÍTICO	
	Sabotaje		MEDIO	BAJO	BAJO	BAJO	BAJO	MEDIO	MEDIO	
<b>TOTAL, NUMERO AMENAZAS</b>				<b>RESULTADO FINAL</b>						

*Tabla 2. Plantilla impacto. Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.*

### 5.3. PLANTILLA CÁLCULO DE LA VULNERABILIDAD.

Las plantillas descritas a continuación brindan información y ejemplo para evaluar los puntos críticos. Sin embargo, cada EAE deberá ajustarlas a su ambiente operacional y como mínimo tendrá en cuenta para evaluar los puntos críticos y los ítems aquí mencionados.

OFICIAL DE SEGURIDAD:		FECHA DE EVALUACIÓN:				
NOMBRE AERÓDROMO:		EVALUACIÓN No.:				
Registro Punto Crítico N°1: "CONTROLES DE PERIMETRO"		AUSENTE (0 PUNTOS)	DEFICIENTE (1 PUNTOS)	MEJORABLE (2 PUNTOS)	EFFECTIVO (3 PUNTOS)	NO APLICA
		1	¿Cuenta el aeródromo con un cerramiento perimetral adecuado y en buenas condiciones para impedir y disuadir el acceso no autorizado a las zonas restringidas?			
2	¿Cuenta con personal apropiado para realizar recorridos (diurnos/nocturnos) y para verificar el estado del cerramiento perimetral, sistema de detección de intrusos, CCTV e iluminación, cuando corresponda, conforme a las frecuencias diarias establecidas, según el movimiento de operaciones aéreas del aeródromo?					
3	¿Se protegen adecuadamente terrazas, miradores, alcantarillas, drenajes de aguas lluvias, túneles que comuniquen o permitan acceder de un área pública a un área restringida, para que no se pueda acceder a través de ellos?					
4	¿Se encuentra el cerramiento perimetral libre de obstáculos (maleza, arboles adosados al cerramiento), de manera que facilite la visibilidad al personal de seguridad y libres de construcciones externas o arboles u otros elementos adyacentes que faciliten el acceso de intrusos?					
5	¿Cuenta la zona perimetral con instalaciones apropiadas para la protección del personal de seguridad que laboran en esa aérea (¿casetas de vigilancia en óptimo estado?					
6	¿Se encuentra establecido el punto de estacionamiento aislado de Aeronaves, acorde al plan de contingencia del Aeródromo?					
7	En las patrullas a la zona de seguridad restringida y perimetral, cuentan con los siguientes aspectos: - Están dotadas de equipos de comunicaciones para pedir asistencia. - EN cada verificación de seguridad en el perímetro se realiza el reporte al responsable de la seguridad y queda el registro de esta actividad.					
8	<b>Notificaciones de amenazas:</b> Los Puntos de Control de Acceso, ¿cuentan con procedimientos para notificar All y/o incidentes, en forma oportuna y expedita al comandante, director, encargado o quien haga sus veces?					
9	<b>Equipamiento para Vigilancia de Perímetros y Controles de Acceso:</b> El aeródromo ¿cuenta con los equipos de apoyo a la seguridad y dotación personal (tapa oídos, linterna, radio), para que el personal de seguridad realice sus recorridos y demás funciones con el equipamiento adecuado?					
10	¿Cumple el aeropuerto con esquemas de seguridad para ¿asegurar la protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea ubicados dentro del perímetro del aeropuerto o en sus inmediaciones o que estén al servicio de la operación del aeropuerto o la navegación aérea?					

<b>Máximo puntaje</b>	<b>30 pts</b>
<b>Puntaje alcanzado</b>	
<b>Porcentaje de seguridad</b>	
<b>Indicador de vulnerabilidad</b>	<b>(Controles)</b>

**Tabla 3. Plantilla Registro Punto Crítico N°1: "CONTROLES DE PERIMETRO" Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.**

**AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO REGLAMENTO AERONÁUTICO  
COLOMBIANO DE LA AVIACIÓN DE ESTADO**

OFICIAL DE SEGURIDAD:		FECHA DE EVALUACIÓN:				
NOMBRE AERÓDROMO:		EVALUACIÓN No.:				
Registro Punto Crítico N°2: "AREA DE INGRESO"		AUSENTE (0 PUNTOS)	DEFICIENTE (1 PUNTOS)	MEJORABLE (2 PUNTOS)	EFFECTIVO (3 PUNTOS)	NO APLICA
1	¿Las áreas del punto de registro e inspección de personas están diseñadas de tal manera que facilite la circulación de estos y se elimine el riesgo de que una persona no inspeccionada ingrese evadiendo el procedimiento?					
2	¿Está debidamente capacitado el personal que realiza las labores de inspección y verificación en las diferentes áreas y controles de puertas?					
3	¿Las áreas o zonas restringidas se encuentran señalizadas?					
4	¿Se dispone de letreros que notifiquen al personal sobre aspectos de la inspección (objetos prohibidos)?					
5	¿Se cuenta con un sistema de alarma y comunicaciones adecuados, para enfrentar situaciones que representen una amenaza o incidentes?					
6	¿Existen equipos electrónicos que sirven de apoyo a la Inspección de las personas y los elementos que llevan consigo (detectores de metales de pórtico (WTMD), detectores de metales manuales (HHMD), equipos de rayos X, CCTV detectores de explosivos y sustancias peligrosas), en cantidad y operatividad acorde a la demanda? Nota: Indicar porcentaje de equipos inoperativos.					
7	¿Cuenta el aeródromo con medidas de seguridad en las zonas restringidas para identificar personal no autorizado?					
8	¿Se cuenta con instalaciones físicas para realizar las tareas de seguridad al personal que ingresa al aeródromo?					
9	¿Una vez que el personal identificado e inspeccionado ingresa al aeródromo no tiene acceso a las áreas sin seguridad o públicas?					
10	¿Cuenta el aeródromo con los recursos de personal, equipo y herramientas adecuadas para la aplicación de los procedimientos de seguridad?					

<b>Máximo puntaje</b>	<b>30 pts</b>
<b>Puntaje alcanzado</b>	
<b>Porcentaje de seguridad</b>	
<b>Indicador de vulnerabilidad</b>	<b>(Controles)</b>

**Tabla 4.** Plantilla Registro Punto Crítico N°2: "AREA DE INGRESO" Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.



**AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO REGLAMENTO AERONÁUTICO  
COLOMBIANO DE LA AVIACIÓN DE ESTADO**

OFICIAL DE SEGURIDAD: NOMBRE AERÓDROMO:		FECHA DE EVALUACIÓN: EVALUACIÓN No.:				
Registro Punto Crítico N°3: "SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN"		AUSENTE (0 PUNTOS)	DEFICIENTE (1 PUNTOS)	MEJORABLE (2 PUNTOS)	EFFECTIVO (3 PUNTOS)	NO APLICA
1	<b>Estudio de Seguridad (ES), Plan de defensa del aeródromo (PDA):</b> El PDA ¿consideran medidas para el otorgamiento, empleo, control y retiro de carnets o autorizaciones para el ingreso al aeródromo?					
2	<b>Responsable del Sistema de Identificación:</b> ¿Existe una persona designada como responsable de la gestión y administración del Sistema de Identificación, distinto al jefe AVSEC del aeródromo?					
3	<b>Administración del Sistema de Identificación:</b> ¿Existen procesos definidos, recursos, dependencias y personal (con formación AVSEC) suficientes, coherentes con la carga de trabajo del aeródromo?					
4	¿Existen base de Datos del sistema de Identificación, con registros históricos sobre su otorgamiento, retiro y pérdidas, tanto de personas y vehículos?					
5	<b>Tecnologías de Control de Carnets:</b> ¿Existe equipamiento tecnológico, para detectar credenciales extraviadas, sustraídas o devueltas, en cada uno de los Puntos de Control de Seguridad y de Acceso a las zonas de seguridad restringidas del aeródromo (personas y vehículos)?					
6	<b>Medidas de Control de Carnets a la Parte Aeronáutica:</b> El personal que requiere ingresar a las áreas operativas (plataformas, hangares, talleres) ¿se encuentra con sus carnets vigentes? ¿existe un registro histórico de pérdidas?					
7	<b>Personal Militar:</b> ¿Se encuentra la totalidad del personal militar que trabaja en el EAE con sus carnets al día? ¿existe un registro histórico de pérdidas y extravíos?					
8	<b>Personal general:</b> ¿Se encuentra la totalidad del personal civil que labora dentro de las instalaciones del aeródromo con sus carnets al día? ¿existe un registro histórico de pérdidas y retiro?					
9	¿Se protegen eficientemente las bases de datos del sistema de identificación de personas y vehículos, a fin de evitar un posible uso malintencionado? ¿Se tiene limitado el personal autorizado que disponen de acceso al software y bases de datos?					
10	En caso que se presente una falla en el sistema de identificación, se dispone de un medio de contingencia que asegure la continuidad en la prestación del servicio.					

<b>Máximo puntaje</b>	<b>30 pts</b>
<b>Puntaje alcanzado</b>	
<b>Porcentaje de seguridad</b>	
<b>Indicador de vulnerabilidad</b>	<b>(Controles)</b>

**Tabla 5. Plantilla Registro Punto Crítico N°3: "SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN" Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.**

**AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO REGLAMENTO AERONÁUTICO  
COLOMBIANO DE LA AVIACIÓN DE ESTADO**

OFICIAL DE SEGURIDAD: NOMBRE AERÓDROMO:		FECHA DE EVALUACIÓN: EVALUACIÓN No.:				
Registro Punto Crítico N°4: " ZONA EMBARQUE Y DESEMBARQUE"		AUSENTE (0 PUNTOS)	DEFICIENTE (1 PUNTOS)	MEJORABLE (2 PUNTOS)	EFFECTIVO (3 PUNTOS)	NO APLICA
1	EAE cuenta con un área para embarque y desembarque de personal y carga definido que permita el ingreso y salida de los mismos de manera rápida y ordenada?					
2	Hay un responsable encargado de realizar los procedimientos de embarque y desembarque de personal y carga diferente al Oficial de seguridad?					
3	El encargado o responsable de la zona de embarque participa de las reuniones de seguridad y briefing de misiones para estar enterado de los movimientos planeados?					
4	El encargado o responsable de la zona de embarque lleva un control y registro del personal y carga que llegan y salen del aeródromo?					
5	Se efectúan los procedimientos de registro y control a la carga para identificar el contenido de la misma?					
6	Se cuenta con equipos electrónicos, biosensor u otros medios que faciliten y permitan realizar un mejor control e inspección a la carga y personal?					
7	El aeródromo cuenta con un área específica para el traslado, verificación y almacenamiento de cargas peligrosas?					
8	El personal encargado de la zona de embarque y desembarque está capacitado sobre el manejo, embalaje, transporte y almacenamiento de cargas peligrosas?					
9	Se cuenta con CCTV o sistema de video vigilancia de la zona de embarque que permita identificar los movimientos en el área?					
10						

<b>Máximo puntaje</b>	<b>30 pts</b>
<b>Puntaje alcanzado</b>	
<b>Porcentaje de seguridad</b>	
<b>Indicador de vulnerabilidad</b>	<b>(Controles)</b>

**Tabla 6.** Plantilla Registro Punto Crítico N°4: " ZONA EMBARQUE Y DESEMBARQUE" Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.

**AUTORIDAD AERONÁUTICA DE AVIACIÓN DE ESTADO REGLAMENTO AERONÁUTICO  
COLOMBIANO DE LA AVIACIÓN DE ESTADO**

OFICIAL DE SEGURIDAD:		FECHA DE EVALUACIÓN:				
NOMBRE AERÓDROMO:		EVALUACIÓN No.:				
Registro Punto Crítico N°5: "GESTIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE ESTADO"		AUSENTE (0 PUNTOS)	DEFICIENTE (1 PUNTOS)	MEJORABLE (2 PUNTOS)	EFFECTIVO (3 PUNTOS)	NO APLICA
		1	<b>El Oficial de seguridad:</b> ¿Ha implementado la Metodología de Gestión de Riesgos AVSEC (apéndice 3 al RACAE 160), en el aeródromo, con el propósito de aplicar medidas de seguridad de prevención y mitigación, a través de un enfoque basado en las amenazas y riesgos locales?			
2	<b>Capital humano e Instrucción AVSEC:</b> ¿Se dispone del personal AVSEC que requiere el aeródromo y éste cumple con el Programa de Instrucción del aeródromo?					
3	<b>Procesos AVSEC:</b> Los Procesos AVSEC (1 - Controles de Inspección de Seguridad; 2 - Sistema de Identificación; 3 - Planes de Seguridad), ¿son coherentes con la situación de Seguridad del aeródromo?					
4	<b>Normas y procedimientos AVSEC:</b> ¿El aeródromo cuenta con una Biblioteca Técnica de Normas y Procedimientos AVSEC, accesibles al personal de seguridad del aeródromo?					
5	<b>Proceso de Certificación AVSEC:</b> ¿El Personal AVSEC del aeródromo, se encuentra certificado?					
6	<b>Proceso de Control interno AVSEC:</b> ¿Cuenta con un Proceso de control interno AVSEC, con el fin de atender los incidentes AVSEC o infracciones generadas?					
7	<b>Proceso de Control de Calidad AVSEC:</b> ¿realiza actividades de control de calidad, con la finalidad de hacer seguimiento y control a la planificación, conforme a lo establecido en cronograma anual de actividades?					
8	<b>Proceso Logístico AVSEC:</b> ¿cuenta con un Proceso con el objeto de satisfacer las necesidades AVSEC que se presenten, acorde con los recursos asignados para AVSEC?					
9	<b>Estadísticas Flujos de AVSEC:</b> ¿cuenta con un Sistema Estadístico, con el objeto de registrar los flujos de personal y carga, operaciones AVSEC, incidentes AVSEC e infracciones u otras, ocurridas en el aeródromo?					
10	<b>Reportes de eventos de Seguridad de la Aviación:</b> ¿se encuentran ejecutando los Reportes de eventos de seguridad al EAE y/o a la AAAES?					

<b>Máximo puntaje</b>	30 pts
<b>Puntaje alcanzado</b>	
<b>Porcentaje de seguridad</b>	
<b>Indicador de vulnerabilidad</b>	(Controles)

**Tabla 7.** Plantilla Registro Punto Crítico N°5: "GESTIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DE ESTADO" Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.

## 5.1 RESULTADOS DE NIVEL DE RIESGO

A continuación, se indican los criterios para los niveles de amenaza que deben estar correlacionados con las contramedidas propuestas.

a) Primer nivel —Bajo:

<b>NIVEL BAJO</b>	<b>ACEPTABLE</b>
-------------------	------------------

Mantener monitoreo de los riesgos definidos para asegurar que se mantenga en el mismo estado.

b) Segundo nivel — Medio:

<b>NIVEL MEDIO</b>	<b>MITIGABLE</b>
--------------------	------------------

Mantener monitoreo de los riesgos y controles definidos para asegurar que no se incremente el nivel a Alto. Implementar planes de acción a fin de mitigar las vulnerabilidades.

c) Tercer nivel — Alto:

<b>NIVEL ALTO</b>	<b>INACEPTABLE</b>
-------------------	--------------------

Es un nivel inaceptable. Se exige la definición de planes de acción para implementar controles preventivos y/o acciones de mitigación orientados a la reducción a un nivel inferior.

d) Cuarto nivel — Crítico:

<b>NIVEL CRÍTICO</b>	<b>INACEPTABLE</b>
----------------------	--------------------

Es un nivel inaceptable. Exige la definición de planes de acción inmediatos para implementar controles preventivos y/o acciones de mitigación orientados a la reducción a un nivel inferior. Los riesgos ubicados en esta categoría tienen la mayor prioridad en cuanto a implementación de los planes de acción.

## 5.2 MAPAS DE CALOR

A continuación, se establecen los mapas de calor que permiten clasificar los niveles de vulnerabilidad y riesgo respectivamente:

		PROBABILIDAD							
		BAJA	MEDIA	ALTA	CRÍTICA	MUY PROBABLE	PROBABLE	POCO PROBABLE	RARO
AMENAZA	CRÍTICO								
	ALTO								
	MEDIO								
	BAJO								
		BAJA	MEDIA	ALTA	CRÍTICA				
		VULNERABILIDAD							

**Tabla 8.** Plantilla mapa de calor probabilidad. Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.

		IMPACTO				
		BAJO	MEDIO	ALTO	CRÍTICO	
PROBABILIDAD	MUY PROBABLES					CRÍTICO
	PROBABLE					ALTO
	POCO PROBABLE					MEDIO
	RARO					BAJO
		BAJO	MEDIO	ALTO	CRÍTICO	
		NIVEL DE RIESGO				

*Tabla 9. Plantilla mapa de calor impacto. Fuente: Adjunto 8 del RAC 160.*

## 6. NOTIFICACIÓN DE ESTADO DE ALERTA AEROPORTUARIA

Disposición de Seguridad de la Aviación de Estado, cuyo objeto es indicar un Estado de Alerta. Se fundamenta en la evaluación de escenarios que determina 4 grados: baja, moderada, alta y extrema, correlacionados con 4 niveles de alerta (verde, amarilla, naranja y roja). Debe ser recibida con anticipación, a fin de adoptar oportunamente las medidas y/o procedimientos disuasivos o de mitigación.

## 7. RECOMENDACIÓN DE ESTADO DE ALERTA

Advertencia derivada del proceso de evaluación de escenarios. Su objeto es indicar que un aeródromo, se expone a la probable perpetración de un acto de interferencia ilícita o riesgo crítico a la seguridad. Debe ser difundida con la suficiente antelación, a fin de permitir la Notificación del Estado de Alerta (disuasión), para implementar las medidas de seguridad.

## 8. GESTION DE RIESGOS

Es un modelo de Administración de la Seguridad de la Aviación, cuyo objeto es implementar la gestión, las medidas y las prácticas para prevenir y responder a los de actos de interferencia ilícita, a través de un enfoque basado en las amenazas y riesgos. Se aplica a la toma de decisiones en una Situación de Seguridad en Normalidad, con el propósito de integrar sistemáticamente la gestión de riesgos AVSEC a las operaciones cotidianas de un aeródromo, alineándola con otros sistemas de gestión de riesgos.

## 9. APRECIACIÓN DE RIESGOS Y AMENAZAS PARA AJUSTAR EL PLAN DE SEGURIDAD.

La Apreciación de Riesgos y Amenazas para Ajustar el PLAN DE SEGURIDAD, serán el resultado de las estimaciones de carácter prospectivo sobre los riesgos y amenazas realizadas por cada EAE, con el propósito de ajustar las medidas y disposiciones establecidas en el PLAN DE SEGURIDAD.