Diario Oficial
LA GACETA
Costa Rica

Benemérita
Imprenta Nacional
Costa Rica

Certificación de publicación oficial: La presente edición del Diario Oficial La Gaceta ha sido emitida electrónicamente por la Imprenta Nacional de Costa Rica. Firmado digitalmente por el representante legal:

JORGE EMILIO CASTRO FONSECA (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-1399-0946.
Fecha declarada: 20/02/2026 02:46:10 PM
Esta es una representación gráfica únicamente, verifique la validez de la firma.

ALCANCE Nº 17 A LA GACETA Nº 35

Año CXLVIII | San José, Costa Rica, viernes 20 de febrero del 2026 | 492 páginas

FE DE ERRATAS

PODER LEGISLATIVO

LEYES

PROYECTOS

PODER EJECUTIVO

DECRETOS
ACUERDOS

REGLAMENTOS

MUNICIPALIDADES

INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS

AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

NOTIFICACIONES

PODER JUDICIAL

Imprenta Nacional
La Uruca, San José, C. R.

PODER EJECUTIVO

DECRETOS

N° 45445-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
Y
EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En el ejercicio de las facultades y prerrogativas conferidas en los artículos 6, 140 incisos 3), 18) y 146 de la Constitución Política, los artículos 25 inciso 1), 27 inciso 1), 28 inciso 2) acápite b) de la Ley General de la Administración Pública, No. 6227 del 02 de mayo de 1978 y sus reformas y con fundamento en los artículos 22, 37, 38, 44, inciso a), d), h) e i) del Convenio de Aviación Civil Internacional, Apéndice II, Ley número 877 del 04 de julio de 1947, artículos 2, inciso b), 3 y 4 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, No. 3155 de 05 de agosto de 1963 y sus reformas, y lo estipulado en los artículos 1, 2, 3, 4, 10, inciso VI), VII, 18, inciso I), inciso XVII), subincisos a)1., c), d), e), 19, incisos III), V), VI), IX), 20, 22, 73, 87, 100, 101, 102,103, 104, 106, 109, 114, 116, 127, 128, 129 la Ley General de Aviación Civil, No. 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas.

CONSIDERANDO:

I. Que Costa Rica es un país signatario del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944), aprobado en su totalidad por la Asamblea Legislativa de conformidad con lo establecido por la Constitución Política de Costa Rica, ratificado mediante Ley número 877 del 4 de julio de 1947.

II. Que el Capítulo VI, artículo 37 de dicho Convenio, relativo a la "Adopción de Normas y Prácticas Recomendadas (SARPS)", establece que cada Estado Contratante se compromete 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.

III. Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Ley número 3155 del 05 de agosto de 1963 y sus reformas, corresponde a este Ministerio darse la organización interna que más se adecue al cumplimiento del Convenio de Chicago y sus Anexos.

IV. Que de acuerdo con lo prescrito por el artículo 2 de la Ley General de Aviación Civil, Ley número 5150 del 14 de mayo de 1973 y sus reformas, el Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, constituyen los órganos competentes en todo lo referente a la regulación y control de la aviación civil dentro del territorio de la República.

V. Que de conformidad con el numeral 20 de la ley General de Aviación Civil, el grado de especialización de las funciones que requiere la navegación aérea demanda el fortalecimiento de la regulación relativa al vuelo, maniobras de aeronaves y licencias al personal.

VI. Que mediante el artículo 43 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), compuesta por una Asamblea y Consejo, cuyo objetivo es desarrollar los principios y técnicas de navegación aérea internacional.

VII. Que la aeronáutica, en términos generales, es una actividad compleja, compuesta de un sin número de elementos materiales, técnicos y humanos que hacen de este modo de transporte el más seguro en su operación.

VIII. Que es obligación del Consejo Técnico de Aviación Civil, de conformidad con el artículo 10 incisos XI y XII, velar por la supervisión de la actividad aeronáutica del país, así como, estudiar y resolver cualquiera de los problemas que surjan en su desarrollo.

IX. Que el artículo 10 inciso VI y VII de la misma Ley General de Aviación Civil señala la potestad del Consejo Técnico de Aviación Civil de vigilar el buen cumplimiento de las obligaciones contraídas por el gobierno con motivo de tratados, convenciones o convenios internacionales sobre aviación civil, así como proponer al Poder Ejecutivo la promulgación, mediante decreto, de cualquier reglamento, norma o procedimiento técnico aeronáutico aprobado por la Organización de Aviación Civil Internacional.

X. Que la presente reglamentación fue desarrollada con base en el Anexo 17 de la OACI, enmienda 18 de 17 de marzo de 2022 (entrada en vigencia en 18 de noviembre de 2022) y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), se debe derogar y actualizar el RAC-17 para el cumplimiento de lo establecido:

Artículo	**Fecha**	**Descripción** **Enmienda 18 AS 8/2.1-22/20**
RAC-17	17 de marzo de 2022	Esta enmienda incluye, entre otras disposiciones nuevas o enmendadas, un nuevo método recomendado sobre la cultura de la seguridad de la aviación, una nueva norma sobre el programa de seguridad de la aviación del explotador de aeronaves, una nueva norma sobre métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega, y una nueva norma con los elementos esenciales de los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.
PNSAC 1.1.1 17.005		CAPÍTULO 1. DEFINICIONES
PNSAC 1.2.1.1 1.2.3.1 1.2.3.7 1.2.2.4 17.025		CAPÍTULO 2. PRINCIPIOS GENERALES 2.1 Objetivos
PNSAC 1.2.2.8 RAC-17.030		2.3 Seguridad y facilitación
PNSAC 1.4.1.8		2.5 Innovación, investigación y desarrollo

Artículo	Fecha	Descripción Enmienda 18 AS 8/2.1-22/20
1.4.1.9 1.4.1.10 1.4.1.11		
PNSAC 1.2.4.2 RAC 17.045 (3)		CAPÍTULO 3. ORGANIZACIÓN 3.1 Organización nacional y autoridad competente
PNSAC 2.1.3.1.3 RAC-17.125 (a) PNSAC 2.1.3.1.1 RAC 17.130 (a) (1) PNSAC 2.1.3.1.6 RAC-17.120 PNSAC 2.1.3.1.7 RAC-17.045 (a) (2)		3.2 Operaciones aeroportuarias
PNSAC 2.1.7.1.1 RAC-17.240 (a) PNSAC 2.1.7.1.2 17.240 (c) PNSAC 2.1.7.1.3 RAC-17.235 (b) PNSAC 2.1.7.1.4 RAC-17.235 (c)		3.3 Explotadores de aeronaves
PNSAC 1.3.6 PNISAC Introducción PNSAC 1.3.9.2.1 RAC-17.280 (b) PNISAC Cap.1 Sección 1.1.1 (ii) PNSAC 2.1.1.14 PNSAC 1.3.9.2.2 RAC-17.055 (b) PNSAC 1.3.9.2.4 RAC-17.050 (a) PNSAC 2.1.1.15 RAC-17.055 (d) PNSAC 2.1.1.16 RAC-17.055 (e)		3.4 Instrucción, cualificaciones y cultura de la seguridad
PNSAC 6.1.1 PNSAC 3.7.3.1.1 3.7.3.1.2 3.7.3.1.3 RAC-17.055 (a)(b)(c) PNSAC 6.1.2 RAC-17.050 (c) PNSAC 2.1.2.5 RAC 17.240 (d) PNSAC		3.5 Control de calidad

Artículo	Fecha	Descripción Enmienda 18 AS 8/2.1-22/20
3.1.2 RAC-17.060 PNSAC 3.4.2 RAC-17.060 PNSAC 3.4.3 RAC 17.195 (i) PNSAC 3.4.4 RAC 17.255 (a) (3) (vi) PNSAC 3.1.3 RAC 17.165 (a) PNSAC 3.1.1 RAC 17.165 (b) RAC 17.155 (a) PNSAC 3.7 RAC 17.165 (c) 17.165 (d) PNSAC 3.7 RAC 17.170 (p) PNSAC 3.7.1.7 RAC-17.090 (a) PNSAC 3.7.1.8 RAC-17.090 (b) PNSAC 3.7.2.20 RAC-17.090 (c) PNSAC 3.8.1.2. RAC 17.300 (a)(6) PNSAC 3.8.1.6 RAC 17.300 (a)(8) PNSAC 3.8.4.1.6. RAC 17.300 (a)(9) PNSAC 3.8.1.5 RAC 17.300 (a)(6) PNSAC 3.8.1.8 RAC 17.300 (a)(13)		
PNSAC 4.1.1 RAC 17.195 (a)(1) PNSAC		Capítulo 4 4.4 Medidas relativas a los pasajeros y a su equipaje de mano.

Artículo	Fecha	Descripción Enmienda 18 AS 8/2.1-22/20
4.1.2 RAC 17.195 (a)(1) PNSAC 4.2.1 RAC 17.195 (b) PNSAC 4.1.20 RAC 17.195 (f) PNSAC 4.2.6 RAC 17.195 (g) PNSAC 6.3.6 RAC 17.195 (l)		
PNSAC 4.3.2.1. RAC-17.075 (a) RAC-17.195 (c) PNSAC 4.3.2.2. RAC 17.075 (a) RAC-17.195 (c) PNSAC 4.3.1.1 RAC-17.260 (b) PNSAC 4.3.3.1 RAC-17.075 (b) RAC-17.260 (d) PNSAC 4.3.5.1 RAC-17.260 (i) PNSAC 4.3.3.3 RAC-17.260 (j)		4.5 Medidas relativas al equipaje de bodega
PNSAC 4.4.1.1. RAC-17.300 (a)(5) PNSAC 4.4.1.3 RAC-17.265 (a)(1) PNSAC 4.4.1.18 RAC-17.265 (b) PNSAC 4.4.1.14 RAC-17.265 (c) PNSAC 4.4.1.17 RAC-17.265 (a)(2) PNSAC 4.4.4.1 4.4.4.3 RAC-17.265 (e) PNSAC		4.6 Medidas relativas a la carga, el correo y otros artículos

Artículo	Fecha	Descripción Enmienda 18 AS 8/2.1-22/20
4.4.4.5 RAC-17.190 (b) PNSAC 4.4.1.20 RAC-17.265 (h) PNSAC 4.4.2.1 RAC-17.265 (j) PNSAC 4.4.1.11 RAC-17.265 (k) PNSAC 4.4.1.22 RAC-17.265 (l)		
PNSAC 4.5.6 PNSAC 4.5.6.2.1 RAC-17.295 (a) PNSAC 4.5.6.1.1 4.5.6.1.2 RAC-17.295 (f)(1) PNSAC 4.6.1.1 RAC-17.290 (a)(1) PNSAC 4.6.1.7 RAC-17.290 (a)(3) PNSAC 4.6.2.1 RAC-17.290 (e) (1) (2) PNSAC 4.6.1.9 PNSAC 4.6.1.10 Literal d RAC-17.210 (c) RAC 17.290 (c)(3)		4.7 Medidas relativas a categorías especiales de pasajeros
PNSAC 3.5.1 RAC-17.155 (b) (8) PNSAC 3.5.3 RAC-17.165 (i) PNSAC 3.5.4 RAC-17.165 (j)		4.8 Medidas relativas a la parte pública
PNSAC 2.3.4.1 PNSAC 2.3.4.2 RAC-17.095		4.9 Medidas relativas al ciberterrorismo

Artículo	Fecha	Descripción Enmienda 18 AS 8/2.1-22/20
PNSAC 5.1.1.1 RAC-17.230 (a) (3) PNSAC 5.1.1.2 RAC-17.230 (a) (5) PNSAC 5.1.1.6 RAC-17.230 (a) (6) PNSAC 5.2.1.1 RAC 17.215(a) RAC 17.325(a) PNSAC 5.2.1.2 RAC-17.045 (a) (1) PNSAC 5.2.1.4 RAC 17.230 (b) (iii)		CAPÍTULO 5. Métodos para hacer frente a los actos de interferencia ilícita 5.1 Prevención
PNSAC 5.1.1.8 RAC-17.230 (a) (7) PNSAC 5.3.6.5 RAC-17.100 (a) PNSAC 5.3.6.1 RAC-17.100 (b) PNSAC 5.3.6.3 RAC-17.230 (a) (8) PNSAC 5.3.9.4 RAC-17.100 (c)		5.2 Respuesta

XI. Que se procedió a llenar el Formulario de Evaluación Costo Beneficio N° 3039 que establece el artículo 12 bis del Decreto Ejecutivo número 37045-MP-MEIC, en la Sección I "Control Previo de Mejora Regulatoria", siendo que el mismo dio resultado negativo pues este Reglamento no contiene trámites ni requisitos para los administrados.

Por tanto,

Decretan:

RAC–17 AVSEC

REGLAMENTO AERONÁUTICO COSTARRICENSE

SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

Artículo 1°-: Se emite el siguiente RAC–17 AVSEC Reglamento Aeronáutico Costarricense Seguridad de la aviación, el cual dirá:

SECCIÓN 1
REQUISITOS
PRESENTACIÓN Y GENERALIDADES

(a) PRESENTACIÓN E INTRODUCCIÓN GENERAL

1) La presente sección 1 contiene los requisitos para la aplicación de la reglamentación para la protección de la seguridad de la aviación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional para los Estados signatarios del Convenio de Chicago.

2) El presente documento está basado principalmente en el texto del Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional Seguridad de la aviación, emitido y publicado por la OACI.

SUBPARTE A
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1
GENERALIDADES

RAC-17.001 Aplicabilidad

(a) Este RAC establece las disposiciones aplicables a:
1) Los aeropuertos en donde se prestan servicios a la aviación civil de acuerdo con el programa de seguridad como se describe en el RAC-17.125.
2) Los aeropuertos en donde se prestan servicios a operadores aéreos extranjeros de acuerdo con el programa de seguridad como se describe en el RAC-17.125.
3) Cada operador de aeropuerto, y cualquier persona, física y/o jurídica que reciba una directriz o información sobre asuntos oficiales de seguridad de aviación designados por la DGAC.
4) Las operaciones de explotadores aéreos autorizados por la DGAC a la realización de vuelos de transporte.
5) Cada oficial en cumplimiento de la ley que viaje armado a bordo de una aeronave.
6) Cada operador aéreo o persona, física o jurídica, que reciba una directriz o información sobre asuntos oficiales de seguridad de aviación.
7) El operador aéreo, empresa de seguridad, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo.
8) Las operaciones domésticas. La Dirección General de Aviación Civil (DGAC) llevará a cabo una evaluación de riesgos de seguridad, para determinar las medidas de seguridad que se deben aplicar en cada operación.
9) Operaciones de vuelos no itinerados (Chárter), vuelos especiales (taxi aéreo) o vuelos privados, estas operaciones deben presentar por escrito el PSE o los procedimientos de seguridad de la aviación según corresponda a la Unidad AVSEC, durante los procesos de certificación del operador aéreo cuando aplique, y que incluyan las medidas de seguridad desarrolladas en este RAC.

RAC-17.003 Efectividad y exenciones.

(a) Este RAC-17 rige a partir de su publicación oficial en La Gaceta.

(b) La DGAC puede en circunstancias excepcionales, conceder una exención al cumplimiento de todos requisitos (o enumerar apartados del RAC o requisitos a los que se pueden conceder exenciones) especificados en la presente RAC, si considera que se mantiene un nivel de seguridad aceptable, y siempre que se lleve a cabo de acuerdo con y ajustándose a las condiciones establecidas en las disposiciones que rigen su concesión.

RAC-17.005 Acrónimos y Definiciones

(a) Acrónimos:

AC	Autoridad competente.
CCA	Circular Conjunta de Asesoramiento.
CO	Certificado operativo.
COA	Certificado de explotación para el operador aéreo de bandera nacional.
CSA	Coordinador de seguridad de empresas.
DGAC	Dirección General de Aviación Civil.
ESA	Enlace de Seguridad de aeropuerto.
LAG	Líquidos, aerosoles y geles.
MGP	Manual de Guías y Procedimientos.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
PMI	Pasajeros muy importantes.
PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
PNISAC	Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de Aviación Civil.
PSA	Programa de Seguridad del Aeropuerto.
PSE	Programa de Seguridad del Explotador Aéreo.
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense
STEB	Bolsa de seguridad a prueba de manipulación indebida.
ZSR	Zona de seguridad restringida.

(b) Definiciones:

Actos de Interferencia Ilícita: Actos o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

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

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

Aeródromo: Área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos destinadas total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves. Para efectos de este RAC aeropuerto tiene el mismo significado que aeródromo.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto designado por el Estado, como puesto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas,

inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, procedimientos similares.

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

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

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

Área exclusiva: Significa aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto sobre la cual un operador aéreo, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo tiene un acuerdo escrito con el operador del aeropuerto, siendo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, bajo un programa de seguridad aprobado o un programa de seguridad de acuerdo con el RAC-17.130 y el RAC-17.245(c).

Área pública: El área de un aeropuerto y los edificios en ella comprendidos a la que tiene acceso el público no viajero.

Auditoria de seguridad: Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Autoridad competente: Autoridad de Aviación Civil u Organismo/s o persona/s designado/s que tiene/n la competencia necesaria atribuida mediante las disposiciones jurídicas correspondientes.

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

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

Carga o correo de alto riesgo: Carga o correo que, según información de inteligencia específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

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

Certificación: Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación, o en representación de dicha autoridad, de que una

persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

Certificado operativo CO: Documento oficial expedido por la DGAC, por el cual se autoriza a una entidad para prestar servicios aeronáuticos o aeroportuarios de acuerdo a la legislación y reglamentación aeronáutica, en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional. Dicha entidad no realiza actividades de transporte aéreo comercial. Como es el caso de las empresas de seguridad que prestan servicios a terceros, entidades o poseedor de un área de uso exclusivo, talleres aeronáuticos, empresas de asistencia en tierra, entre otros.

Certificado de operador aéreo COA: Documento oficial expedido por la DGAC, por el cual se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial de acuerdo a la Legislación y Reglamentación aeronáutica y en concordancia a las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio sobre la Aviación Civil Internacional.

Circular Conjunta de Asesoramiento: Texto asociado a los requerimientos de un RAC, para clarificar y proporcionar guías para su aplicación. Contiene explicaciones, interpretaciones y/o métodos aceptables de cumplimiento.

Control de seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

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

Empresa de Seguridad: Empresa privada que presta o provee servicios de seguridad a terceros dentro de las instalaciones aeroportuarias o en otras facilidades que presten servicios a la aviación civil. Los clientes de estas empresas pueden ser operadores aéreos que poseen un Programa de Seguridad tal y como lo requiere el RAC-17.240; no obstante, esta empresa de seguridad debe demostrar a la DGAC su idoneidad para poder ejecutar estas labores dentro de las instalaciones aeroportuarias, por lo que debe tener, igualmente, un Manual de Seguridad propio bajo las condiciones del RAC-17.240.

Equipaje no identificado: El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto y/o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Escolta armada: Significa el acompañante o supervisor de la operación en el aire o de un individuo que está siendo transportado bajo coacción, por haber sido sometido a procesos

judiciales o administrativos que requieren su traslado de una ciudad a otra. Esta escolta debe estar en condición suficiente para tomar acción inmediata y el control del individuo en todo momento mientras se encuentra a bordo de una aeronave.

Expedidor reconocido: Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

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

Imprevisibilidad: La 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.

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

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

Inspección física: Revisión sistemática de todo el contenido de un equipaje o cualquier otro efecto personal, mediante la verificación visual, por palpación u otro medio efectivo de todo su contenido, incluyendo el equipaje o bulto mismo, hasta que el inspector esté seguro de que este no representa ningún riesgo para el sistema de seguridad.

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

Oficial de Cumplimento de la Ley: Es el personal asignado al Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública (SVAMSP), encargada de la conservación del orden público, la defensa de la sociedad y de hacer cumplir la Ley de Policía, así como en todo aeropuerto que presta servicio a la aviación civil.

Oficiales de Seguridad aeroportuaria: Es el personal asignado al Servicio de Vigilancia Aérea del Ministerio de Seguridad Pública (SVAMSP) o empresa privada contratada por el operador del aeropuerto.

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

Operador aéreo: Significa el titular de un COA o un CO, nacional o extranjero y que tenga un certificado de explotación emitido por la DGAC, que realiza operaciones de transporte aéreo comercial regulares, no regulares y especiales de pasajeros y sus equipajes, carga y correo, o exclusivamente carga, en operaciones domésticas o internacionales que requiere un programa de seguridad aeroportuaria según el RAC-17.240.

Operador del aeropuerto: Persona física o jurídica que posee un certificado de operación de aeropuerto, que opera un aeropuerto que presta regularmente sus servicios para las operaciones de vuelos regulares de pasajeros de un poseedor de certificado de operador aéreo, que requiere un programa de seguridad aeroportuaria según el RAC-17.125.

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

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

Seguridad aeroportuaria: Persona u Organismo que realiza funciones AVSEC.

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

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

Poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo: Es toda persona física o jurídica que mediante un contrato, convenio o acuerdo con el operador del aeropuerto utiliza un área exclusiva dentro de la zona del aeropuerto y que está contemplado en el Programa de Seguridad de Aviación.

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

Programa de seguridad: Medidas y procedimiento adoptados para proteger a la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita

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

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

Trabajos aéreos: Operación de aeronave en la que esta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos.

Unidad AVSEC: Unidad de Seguridad de la Aviación, encargada de auxiliar y asesorar a la DGAC y demás organismos de seguridad del Estado, en el desarrollo, establecimiento, ejecución y cumplimiento de este RAC, así como todo procedimiento y medida tendiente a salvaguardar la seguridad de los aeropuertos.

Verificación de antecedentes: Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes penales y cualquier otra información relacionada con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación nacional.

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

Zona de seguridad restringida: Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican todos los controles de seguridad o aquellas zonas fuera de las instalaciones del aeropuerto como : abastecimiento abordo, agentes acreditados y áreas de uso exclusivo.

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

RAC-17.010 Autoridad para ejercer actividades de control de calidad.

(a) Los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la DGAC, en cumplimiento de sus funciones, pueden conducir:
   1) Auditorías, inspecciones y pruebas de seguridad de la aviación.
   2) Evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación.
   3) Capacidad para ingresar a las aeronaves, detener operaciones, imponer medidas correctivas inmediatas cuando exista evidencia fehaciente que se ha omitido, obviado o implementado incorrectamente las medidas de seguridad descritas en este RAC-17.
   4) El operador del aeropuerto, las empresas poseedoras de un COA, CO, áreas de uso exclusivo o cartas de aprobación emitidas por la Unidad AVSEC/FAL deben permitir a los inspectores de la Unidad AVSEC/FAL y el personal autorizado por la DGAC, ingresar y permanecer dentro de las ZSR en forma irrestricta, en funciones de su cargo.
   5) De la misma manera deben proceder las empresas poseedoras de un COA, CO, áreas de uso exclusivo o cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC, permitir a los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la DGAC el acceso irrestricto a sus instalaciones, aeronaves y a la información sea esta, escrita, electrónica o de cualquier otra índole, relacionada con AVSEC en cumplimiento con esta regulación.

RAC-17.015 Veracidad de la Información

Toda información que se deba suministrar, en conformidad con esta o cualquier normativa aeronáutica, debe de ser veraz y ajustada a la realidad. Cualquier acción u omisión por parte del operador del aeropuerto o de las empresas poseedoras de un COA, CO, áreas de uso exclusivo o cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC, así como cualquier persona que pretenda desvirtuar la información, será sancionada de conformidad con la Ley y la reglamentación pertinente.

RAC-17.020 Responsabilidades de Seguridad

Ninguna persona podrá:

(a) Vulnerar, interferir, modificar o intentar por su cuenta, o inducir a que otra persona vulnere, interfiera o interrumpa, un sistema, procedimiento o mecanismo de seguridad implementado por este RAC.

(b) Entrar, movilizarse, permanecer en una ZSR, sin que haya cumplido con las medidas y procedimientos de seguridad aplicados para el control de acceso a esas áreas.

(c) Utilizar una credencial que no sea la emitida por el operador del aeropuerto aprobada para el ingreso y permanencia de personas, vehículos o equipo en las ZSR, en los siguientes casos:
   1) Que se identifique personas o vehículos distintos al portador de la credencial.
   2) Para realizar funciones ajenas al cargo con que se identificó.
   3) Que permanezca en áreas no autorizadas.
   4) Hacer ingresar a otra persona a ZSR.

SUBPARTE B
PROTECCIÓN DE LA AVIACION CIVIL INTERNACIONAL CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

CAPÍTULO 1 PRINCIPIOS GENERALES

RAC-17.025 Objetivos

(a) Este RAC-17 tiene como objetivo principal la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general y en todo lo relacionado con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

RAC-17.030 (RESERVADO)

RAC-17.035 (RESERVADO)

CAPÍTULO 2
ORGANIZACIÓN

RAC-17.040 (RESERVADO)

RAC-17.045 Operaciones aeroportuarias

(a) La DGAC a través de la Unidad AVSEC/FAL, tendrá facultades legales para ejecutar el cumplimiento de las normas y procedimientos que establecen esta regulación y el PNSAC en todo lo que concierne a las operaciones aeroportuarias en las acciones siguientes:
   1) Asegurar que el personal esté debidamente autorizado y apropiadamente capacitado, así como disponible para desplazarse rápidamente a sus aeropuertos que presten servicios a la aviación civil para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.
   2) En el caso de nuevos aeropuertos o remodelaciones, se asegurará que los requerimientos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura, que sean necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del PNSAC se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en la remodelación de las instalaciones existentes en los aeropuertos. Esto debe contar con el criterio técnico de la Unidad AVSEC/FAL.
   3) Se pongan a disposición los recursos e instalaciones auxiliares necesarios para los servicios de seguridad de la aviación en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.

(b) La DGAC pondrá a disposición del operador del aeropuerto, de las empresas poseedoras de un COA, CO, los proveedores de servicios de tránsito aéreo, las áreas de uso exclusivo y aquella empresa que cuente con una carta de aprobación emitida por la Unidad AVSEC/FAL, una versión por escrito de las partes pertinentes de su programa nacional de seguridad del PNSAC y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del PNSAC.

RAC-17.050 Control de Calidad

(a) Los inspectores de la Unidad AVSEC/FAL y el personal autorizado por la DGAC, en cumplimiento de sus funciones, conducirán auditorias, pruebas e inspecciones de seguridad periódicamente relacionados con la seguridad de la aviación al operador del aeropuerto, empresas poseedoras de un CO o COA, empresas que tengan cartas de aprobación emitidas por la unidad AVSEC, poseedores de un acuerdo de área de uso exclusivo, con el fin de verificar lo establecido en el PNSAC y los programas de seguridad que fueron aprobados por la DGAC. Los inspectores de la Unidad AVSEC/FAL y el personal autorizado por la DGAC pueden obtener copia de los documentos y registros con la finalidad de determinar si se mantienen los niveles de eficacia y competencia. Este personal estará debidamente instruido para estas tareas, de acuerdo con los requerimientos del PNSAC y PNISAC.

(b) La DGAC, el operador del aeropuerto y el operador aéreo deben revaluar los controles y procedimientos de seguridad cuando sea afectado por un acto de interferencia ilícita o cuando el sistema de seguridad de la aviación se vea comprometido, y que oportunamente

adoptará las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles o deficientes, a fin de evitar la repetición de los hechos. Estas medidas serán informadas a OACI por medio de la DGAC.

(c) El operador del aeropuerto, el operador aéreo, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben verificar periódicamente que la aplicación de medidas de seguridad de la aviación que hayan sido encomendadas a proveedores externos de servicios, cumpla con lo establecido en su programa de seguridad.

RAC-17.055 Instrucción, cualificaciones y cultura de la seguridad

(a) Todo el personal de seguridad que apliquen los controles de seguridad, personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación deben ser objeto de verificación de antecedentes y procedimientos de selección.

(b) El operador del aeropuerto, el operador aéreo, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben asegurarse que las personas que llevan a cabo operaciones: de inspección de personas, equipajes, vehículos, carga, correo, suministros, mercancías, entre otros; así como las actividades de instrucción de seguridad de la aviación hayan sido objeto verificación de antecedentes y de certificación de conformidad a los requerimientos del PNSAC, PNISAC, cualquier directiva emitida por la Unidad AVSEC y esta regulación.

(c) El operador del aeropuerto, el operador aéreo, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben asegurarse de que las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes se les niegue inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación.

(d) El operador del aeropuerto, el operador aéreo, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben asegurarse de que el personal que intervenga o sea responsable de la ejecución de los distintos aspectos del PNSAC, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y recurrente de sensibilización en seguridad de la aviación.

(e) El operador del aeropuerto, el operador aéreo, agentes acreditados, poseedores de un CO y de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben asegurarse de que el personal que intervenga o sea responsable de la ejecución de los distintos aspectos del PNSAC fomenten, desarrollen y pongan en práctica medidas y mecanismos que contribuyan a crear una cultura de la seguridad sólida y eficaz.

CAPÍTULO 3
MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD

RAC-17.060 Objetivos

El operador del aeropuerto, las empresas poseedoras de un COA, CO, empresas que tengan cartas de aprobación emitidas por la Unidad AVSEC/FAL, poseedores de un acuerdo de área de uso exclusivo deben adoptar medidas para prevenir que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves y ZSR de un aeropuerto que estén al servicio de la aviación civil, armas explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados. Se dispondrá del uso del azar y la imprevisibilidad al aplicar estas medidas de seguridad, según corresponda.

RAC-17.065 (RESERVADO)

RAC-17.070 (RESERVADO)

RAC-17.075 Medidas relativas al equipaje de bodega

(a) El operador del aeropuerto, el operador aéreo y el personal descrito en el RAC-17.180, deben adoptar medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una ZSR. Además, se debe asegurar que se empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos Lo anterior debe estar descrito en el Programa de Seguridad del operador del aeropuerto como el del operador aéreo y empresas de seguridad, de manera que prevenga:
   1) El transporte no autorizado de explosivos, materiales incendiarios, otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos a bordo de las aeronaves.
   2) El acceso de personas que no sean los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizados.

(b) El operador aéreo debe asegurarse de no transportar el equipaje de los pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje este identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada. Esto debe estar descrito en su programa de seguridad aprobado.

(c) Si un equipaje de bodega que ha sido objeto de una inspección de seguridad se encuentra desatendido, o bien, si ha sido expuesto a una interferencia no autorizada, debe ser sometido a una reinspección.

(d) El operador aéreo debe informar al operador del aeropuerto y al personal de cumplimiento de la ley sobre cualquier equipaje desatendido en las áreas de facturación baja su responsabilidad.

(e) El operador del aeropuerto aplicara los protocolos de respuesta aprobados por la DGAC, cuando reciba notificación sobre equipajes desatendidos en las zonas de facturación.

RAC-17.080 (RESERVADO)

RAC-17.085 (RESERVADO)

RAC-17.090 Medidas relativas al control de acceso

(a) El operador del aeropuerto debe asegurarse que el 100% de las personas que no sean pasajeros y sus pertenencias y a las que se les ha otorgado acceso a una ZSR, sean sometidas a inspección antes de ingresar a una ZSR.

(b) Además, de que se apliquen métodos de inspección a las personas que no sean pasajeros, que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que lleven consigo en sus pertenencias. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.

(c) El operador del aeropuerto debe asegurarse que el 100% de los vehículos que se les ha otorgado acceso a una ZSR, junto con sus artículos contenidos en los mismos, sean sometidos a inspección y controles de seguridad apropiados y aprobados por la DGAC, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.

(d) Ninguna persona puede utilizar una credencial o identificación de control de acceso a las ZSR que no haya sido emitida por el operador del aeropuerto.

(e) El PSA debe detallar los métodos de instrucción, para proveer a los que solicitan credenciales de ingreso la oportunidad de formular preguntas e incluir al menos los siguientes tópicos:
   1) Conocer el uso de la credencial o identificación de control de acceso a las ZSR aprobada por el aeropuerto.
   2) Procedimientos para solicitar una credencial o identificación de control de acceso a las ZSR.
   3) Restricciones en la divulgación de información concerniente a un acto ilícito relacionado con la aviación civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
   4) No diseminar información referente al sistema de seguridad de ningún aeropuerto o de sus operadores aéreos.
   5) Responsabilidades y prohibiciones del portador del carné de identificación.

RAC-17.095 Medidas relativas al ciberterrorismo.

El operador del aeropuerto, el operador aéreo y otras entidades que designe la DGAC e intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del PNSAC deben identificar los sistemas de tecnología de la información, las comunicaciones y datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil y se apliquen las medidas que correspondan para protegerlos de actos de interferencia ilícita. Además se debe diseñar medidas de

protección que incluyan, entre otras, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, según corresponda, esto de acuerdo a la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades competentes.

CAPÍTULO 4
MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

RAC-17.100 Acción de Respuesta

(a) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo, en los casos de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita, recabarán toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas según los canales establecidos en el PNSAC, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

(b) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo proporcionarán asistencia a una 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.

(c) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo deben notificar a la DGAC cuando tenga una situación relativa a el RAC 17.100 (a) y la DGAC la responsable de notificar a las entidades locales involucradas tan pronto como sea posible.

RAC-17.105 (RESERVADO)

SUBPARTE C
SEGURIDAD AEROPORTUARIA

CAPÍTULO 1 GENERALIDADES

RAC-17.110 Aplicabilidad

Esta subparte establece:

(a) Los requerimientos de seguridad para el operador de aeropuerto que presta servicios a la DGAC, y rige para:
   1) La operación del aeropuerto que presta regularmente sus servicios para las operaciones de vuelos regulares, nacionales e internacionales, de pasajeros, carga, y correo, de un operador aéreo, nacional o extranjero, y que requiere tener aprobado un programa de seguridad aeroportuaria, según el RAC -17.125 (a).
   2) Cualquier persona física o jurídica, que se encuentra dentro o ingresando en una ZSR.

3) La operación de todo vehículo o equipo, que se encuentra dentro o ingresando en una ZSR.

(b) Las disposiciones que regulan la emisión de directivas de seguridad y circulares de asesoramiento, aplicables al aeropuerto u otras personas físicas o jurídicas que usan las instalaciones.

RAC-17.115 Enlace de Seguridad de Aeropuerto (ESA)

(a) El operador del aeropuerto debe nombrar un Enlace de Seguridad de Aeropuerto o a quien designe, siempre y cuando cumpla con los puntos (b), (d) y (e), en su programa de seguridad. La designación debe incluir el nombre del ESA y una descripción de los medios por los cuales se les puede contactar las 24 horas.

(b) Ningún operador de aeropuerto podrá designar una persona como ESA, a menos que haya completado el entrenamiento establecido en el PNISAC.

(c) El operador del aeropuerto debe mantener la documentación de entrenamiento del ESA al menos 180 días después de haberse retirado del cargo como ESA.

(d) El operador del aeropuerto no puede designar a un ESA si no cuenta con una experiencia mínima de 3 años, en funciones de seguridad de la aviación, debidamente comprobada.

(e) Una persona no debe ser asignado como ESA si ha estado fuera de sus funciones en AVSEC por un período superior a 2 años

(f) Es responsabilidad del ESA lo siguiente:

1) El enlace principal entre el operador del aeropuerto y la Unidad de AVSEC de la DGAC para los asuntos relacionados con la seguridad de aviación.
2) Cuando corresponda, activar el Plan de contingencia en conjunto con la DGAC para la atención de un acto de interferencia ilícita.
3) Revisar anualmente todas las funciones de seguridad de aviación que deben desempeñar las entidades reguladas por este RAC, para asegurar su cumplimiento y efectividad del plan de seguridad y sus directivas.
4) Iniciar inmediatamente las acciones correctivas en caso de incumplimiento con las regulaciones y el programa de seguridad.
5) Revisar los antecedentes con respecto a asuntos de carácter delictivo de los poseedores de identificación de ingreso a la ZSR
6) Coordinar la aplicación de los controles de seguridad.

RAC-17.120 Comité de seguridad del aeropuerto (Comité AVSEC)

El operador del aeropuerto debe asegurar que se establezca un Comité AVSEC en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, que involucre a las entidades del Estado que realizan labores de seguridad en el aeropuerto y a los representantes de seguridad de los operadores aéreos, ayudar a la persona responsable que establece el RAC 17.130 (a) (1), el

objetivo principal de este Comité, es la coordinación e implementación de medidas de seguridad que protejan la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. El PSA debe contener los deberes y responsabilidades del comité AVSEC. Ver los requisitos del Comité de Seguridad de aeropuerto en el PNSAC.

CAPÍTULO 2
PROGRAMA DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO (PSA)

RAC-17.125 Generalidades

(a) El operador de aeropuerto que preste servicios a la aviación civil no podrá operar un aeropuerto, a menos que establezca, aplique y mantenga actualizado un PSA escrito en idioma español y apropiado para cumplir con los requerimientos del PNSAC y cualquier directiva o circular emitida por la DGAC. El PSA debe estar aprobado según lo dispuesto en el RAC 17.135, en coordinación con la DGAC, y que cumplan los siguientes requerimientos:
   1) Proveer seguridad a las personas que utilizan los servicios de transporte aéreo, instalaciones y propiedades aeroportuarias, contra actos de interferencia ilícita, violencia criminal y apoderamiento ilícito, introducción de armas peligrosas o letales, explosivos o incendiarios dentro de una aeronave o infraestructura aeroportuaria.
   2) Escrito en idioma español, y firmado por el operador del aeropuerto.
   3) Debe ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión de este.
   4) Tener la fecha de aprobación de la última edición y enmienda en cada página del programa de seguridad, debe incluir la lista de páginas y una página de control de cambios relevantes de la edición y enmienda, de acuerdo con los requerimientos de la DGAC.
   5) Garantizar que el PSA y/o sus revisiones no contravengan ninguna norma de ésta RAC o cualquier otro Programa Nacional o Regulación desarrollada por la DGAC.
   6) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la DGAC o enmiendas a este RAC, orientadas a garantizar la seguridad de la aviación.
   7) Incluya los requerimientos enumerados en RAC-17.130.
   8) Incluir un índice de los requerimientos enumerados por el RAC-17.130.
   9) Haber sido aprobado por la DGAC.

(b) El operador del aeropuerto debe:
   1) Garantizar que el PSA se revise y enmiende 1 vez al año a partir de su primera aprobación, o cuando el nivel de amenaza lo amerite, se produzca un acto de interferencia ilícita, cambio de la normativa internacional y nacional, de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable de que posea un PSA o una parte de este, reciban las revisiones aprobadas por la DGAC.
   2) Mantener al menos una copia completa y actualizada del PSA en la oficina del administrador del aeropuerto y del ESA, los que estarán disponibles para las consultas de operadores aéreos e inspectores AVSEC y el personal autorizado por la DGAC.

3) Proveer una copia de las partes pertinentes del PSA a los operadores aéreos que operen en dicho aeropuerto y entidades o poseedores de un CO, cartas de aprobación emitidas por parte de la DGAC o de un área de uso exclusivo.
4) Llevar una lista o control maestro de todo PSA existente o sus partes que hayan sido distribuidos.
5) Cada poseedor del PSA o de alguna de sus partes es responsable de su actualización con las enmiendas facilitadas por el operador del aeropuerto.
6) El operador de aeropuerto debe restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el PSA, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida a la DGAC.

RAC-17.130 Contenido

(a) El operador del aeropuerto debe establecer un programa de seguridad requerido en el RAC-17.125, el cual debe cumplir con los requerimientos del PNSAC e incluir lo siguiente:
1) Nombres y medios de contacto, deberes y responsabilidades, así como designación de una autoridad responsable de coordinar la aplicación de controles de seguridad.
2) El establecimiento, descripción y plano de las ZSR donde se realicen operaciones, incluyendo sus dimensiones, límites y sus características.
3) Toda actividad o entidad adyacente a las ZSR que pueda afectar la seguridad de cualquier área o zona de seguridad.
4) Descripción de cada ZSR incluyendo sus dimensiones, limitaciones, características pertinentes y los términos del acuerdo que establecen la zona entre el operador del aeropuerto, el operador aéreo y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo descritos en el RAC- 17.145.
5) Procedimientos y la descripción de las instalaciones y equipo utilizado por el operador del aeropuerto o por un operador aéreo, y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo que tengan responsabilidad de un área exclusiva, para desempeñar las funciones de seguridad.
6) Procedimientos que utiliza cada operador aéreo, poseedores de un CO, cartas de aprobación emitidas por la DGAC, los procedimientos de los puntos de inspección y acceso y acuerdos de áreas de uso exclusivo, que tenga responsabilidad sobre la seguridad de una ZSR, para notificar al operador del aeropuerto, cuando sus procedimientos, instalaciones y equipo utilizados no son los adecuados para realizar el control de las funciones, descripción del sistema de identificación para el ingreso a ZSR, tanto para personas, vehículos y equipo especial, así como las normas y procedimientos para la aportación de identificación.
7) Descripción de los Planes de Contingencia y procedimientos alternativos que el operador del aeropuerto debe implementar en caso de emergencias y otras condiciones extraordinarias.
8) Descripción de los procedimientos para el personal descrito en el RAC-17.180.
9) Descripción del programa de entrenamiento del operador del aeropuerto para el personal descrito en el RAC-17.180.

10) Descripción del método para mantener los registros y archivos descritos en el RAC-17.190.
11) Descripción de los procedimientos para la distribución, actualización, custodia y eliminación del PSA, de Directivas de Seguridad, Circulares informativas, Instrucciones de implementación, según sea necesario la clasificación de la información.
12) Procedimientos para el diseño y ubicación de avisos públicos con información de seguridad, según lo requerido en el RAC-17.225.

13) Procedimientos para garantizar:
    (i) La separación de flujos de pasajeros de la aviación local que no han sido objeto de medidas de seguridad y los pasajeros de la aviación internacional.
    (ii) La separación de pasajeros que ingresen y los que salen en las operaciones internacionales.

14) Procedimientos empleados en el manejo de incidentes según lo establecido en el RAC-17.230.
15) Programas de seguridad de poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo según lo establecido en el RAC-17.150.
16) Procedimientos para verificar periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación llevada a cabo por los oficiales de seguridad aeroportuaria cumpla con lo establecido en el PSA.

17) El PSA debe establecer el método de instrucción de los solicitantes de credenciales de identificación, a efecto de proveer a los participantes la oportunidad de formular preguntas e incluir, al menos, los siguientes tópicos:
    (i) Descripción del uso de la identificación de acceso a las ZSR debidamente aprobadas por el aeropuerto.
    (ii) Procedimientos para solicitar una credencial o identificación de acceso aeroportuario.
    (iii) Restricciones sobre la divulgación de información concerniente a un acto ilícito contra la aviación civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
    (iv) Prohibición de divulgar información referente al sistema de seguridad de algún aeropuerto o de sus operadores aéreos.
    (v) Obligación de informar a las autoridades competentes cualquier comportamiento o actividad que ponga en riesgo la seguridad de la aviación.
    (vi) Descripción esencial del Plan de Contingencia.
    (vii) Utilización adecuada de los sistemas de controles de acceso electrónicos, cuando se cuente con ellos.
    (viii) Cualquier otro tema que se incluya en el PSA, o que la DGAC considere necesario.

18) Políticas relativas al transporte de LAG`s y los STEB, definidos por la DGAC para el aeropuerto.
19) El programa modelo del PSA se encuentra descrito en el PNSAC.

RAC-17.135 Aprobación y enmiendas

(a) Aprobación inicial del programa.
   1) El operador del aeropuerto que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa por escrito y en forma electrónica propuesto a la DGAC, por lo menos con 90 días hábiles antes de su implementación.
   2) El operador del aeropuerto debe esperar la notificación por escrito de la DGAC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los 60 días hábiles después de que el operador del aeropuerto presentó a la DGAC la propuesta inicial.
   3) El operador del aeropuerto debe remitir a la DGAC en un plazo de 30 días hábiles el programa de seguridad corregido después de haber recibido las observaciones.

(b) Enmiendas propuestas por el operador del aeropuerto:
   1) El operador del aeropuerto debe gestionar la aprobación de una enmienda al PSA por lo menos con 30 días hábiles antes de su implementación, presentando en forma escrita su solicitud ante la DGAC,
   2) El operador del aeropuerto debe esperar la notificación por escrito de la DGAC de la aprobación de la enmienda, dentro de los 15 días hábiles después de que el operador del aeropuerto presentó a la DGAC la propuesta inicial, después de la cual podrá ejecutar la implementación.

(c) Enmiendas requeridas por este RAC. La DGAC puede enmendar un PSA de un operador de aeropuerto si lo considera necesario para la seguridad e interés público.

(d) Enmiendas de Emergencia:
   1) Si la DGAC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará en forma escrita al operador del aeropuerto y este, a su vez, a los operadores aéreos, empresas de asistencia en tierra, agentes acreditados, poseedores de un CO, empresas con carta de aprobación emitidas por la Unidad AVSEC y de acuerdos de áreas de uso exclusivo. para que implementen las enmiendas requeridas y sean insertadas en sus programas de seguridad, en el plazo establecido en la notificación, en caso de que la DGAC lo amerite notificará directamente a los usuarios.
   2) Una vez transcurrida la emergencia, la DGAC puede cancelar la enmienda emergente o el operador del aeropuerto podrá solicitar su cancelación.

RAC-17.140 Condiciones cambiantes que afectan la seguridad

(a) Luego de la aprobación del programa de seguridad, el operador del aeropuerto debe seguir los procedimientos para notificar a la DGAC y enmendar cuando sea pertinente, los cambios que hayan ocurrido en:
   1) Los sistemas, medidas, procedimientos, entrenamiento, descripción de áreas, personal de seguridad.
   2) Los diseños físicos, estructurales o distribución de cualquier área bajo el control de seguridad del operador del aeropuerto.

RAC-17.145 Acuerdo de áreas de uso exclusivo

(a) El operador del aeropuerto debe incorporar en el PSA las medidas de seguridad de las áreas exclusivas de operación bajo el control de un operador aéreo y poseedores de un CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo.

(b) Los acuerdos en materia de seguridad, sobre el uso de áreas exclusivas, deben ser escritos y firmados por el operador del aeropuerto y el solicitante y el cual debe ser adjuntado al PSA.

El acuerdo debe contener lo siguiente:

1) Descripción y plano de los límites particulares de cada área, incluyendo los puntos de acceso, sobre los cuales el usuario o el operador aéreo tendrá el control y uso exclusivo.
2) Descripción del sistema, medidas y procedimientos de seguridad utilizados por el operador aéreo, y poseedores de un CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo para cumplir con el RAC-17.155 y RAC 17.160.
3) Procedimientos mediante los cuales el operador aéreo y poseedores de CO o acuerdos de áreas de uso exclusivo, notifica y suministra medidas de seguridad complementarias en el área exclusiva al operador del aeropuerto, cuando se presenten los cambios previstos en el RAC-17.140.

RAC-17.150 Programa de seguridad para entidades poseedoras de acuerdos de áreas exclusivas

(a) Las entidades que posean áreas exclusivas deben presentar un programa de seguridad para ser aprobado por la DGAC y debe cumplir con lo siguiente:

1) Asumir la responsabilidad por los sistemas, medidas y procedimientos del área de seguridad, según lo previsto en el RAC-17.155 y RAC-17.160.
2) Asumir la responsabilidad por la verificación de antecedentes de sus empleados, según lo establecido en el RAC-17.170.
3) Desarrollar procedimientos, para impedir infracciones o violaciones a la Ley, a este RAC o cualquier otra normativa relacionada con la seguridad de la aviación.
4) Asumir la responsabilidad dentro de las áreas acordadas y designadas para su uso exclusivo.
5) Estar escrito en idioma español.

(b) La responsabilidad del área exclusiva es propia del poseedor de acuerdo de área de uso exclusivo y no podrá ser compartida con otras entidades.

(c) El Programa de Seguridad de la entidad o poseedor de un área de uso exclusivo , debe contener lo siguiente:

1) Una descripción y un plano de los límites y particularidades pertinentes sobre las áreas en las que el poseedor de un área de uso exclusivo asumirá las responsabilidades de seguridad.
2) Una descripción de los sistemas, medidas y procedimientos que serán asumidos por el poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo.

3) Sistemas, medidas y procedimientos, mediante los cuales el operador del aeropuerto supervisará y evaluará el cumplimiento del Programa de Seguridad por parte del poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo.
4) Disposiciones sobre las cuales el poseedor de áreas de uso exclusivo este sujeto a inspección por la DGAC y el personal autorizado por la DGAC en relación con lo establecido con el RAC-17.010.
5) Disposiciones para que los individuos que implementan las medidas descritas en el Programa de Seguridad mantengan y usen la información sensitiva de seguridad en forma discrecional, y en caso contrario la aplicación de medidas sancionadoras correspondientes.
6) Procedimientos mediante los cuales los poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo notificarán al operador del aeropuerto y a la DGAC que provee de medidas alternativas de seguridad cuando se presenten condiciones cambiantes según lo establecido en el RAC-17.140.

(d) El Programa de Seguridad del poseedor de áreas de uso exclusivo podrá ser enmendado por la DGAC cuando el interés de seguridad o interés público lo exija, según lo dispuesto en el RAC-17.250.

(e) El operador del aeropuerto en coordinación con la DGAC, puede suspender o cancelar el Programa de Seguridad del poseedor de áreas de uso exclusivo, cuando se logre determinar que haya incumplido las disposiciones de este RAC.

RAC-17.151 Aprobación y enmiendas

(a) Aprobación inicial del programa.
1) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo que requiera la aprobación inicial de un programa de seguridad, debe remitir el programa por escrito propuesto a la DGAC, por lo menos con 90 días hábiles antes de inicio de operaciones.
2) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe esperar la notificación por escrito de la DGAC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los 60 días hábiles después de que el poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo presentó a la DGAC la propuesta inicial.
3) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe remitir a la DGAC en un plazo de 30 días hábiles el programa de seguridad corregido después de haber recibido las observaciones.

(b) Enmiendas propuestas por el poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo:
1) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe gestionar la aprobación de una enmienda al PSA por lo menos con 30 días hábiles antes de su implementación, presentando en forma escrita su solicitud ante la DGAC,
2) El poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe esperar la notificación por escrito de la DGAC de la aprobación de la enmienda, dentro de los 15 días hábiles después de que el poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo presentó a la DGAC la propuesta inicial, después de la cual podrá ejecutar la implementación.

(c) Enmiendas requeridas por este RAC. La DGAC puede enmendar el programa de seguridad del poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo si lo considera necesario para la seguridad e interés público.

CAPÍTULO 3
REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

RAC-17.155 Áreas o zonas de seguridad

(a) El operador del aeropuerto debe establecer en el PSA descrito en el RAC-17.125 las ZSR a través de una evaluación de riesgo de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.

(b) El operador del aeropuerto debe prevenir y detectar el ingreso no autorizado, presencia y movimiento de personas o vehículos dentro de las ZSR, por lo que debe establecer y aplicar:

1) Sistemas, medidas de seguridad y procedimientos para el control de ingreso a las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto, de conformidad con lo establecido en el RAC-17.165.
2) Sistema de registro de aquellas personas y vehículos autorizados para ingresar y un método para diferenciar entre las personas autorizadas para tener acceso a las ZSR.
3) Control del movimiento de personas, vehículos y equipos terrestres dentro de cada área de operaciones, observando el cumplimiento de la utilización visible de credencial de identificación.
4) Mecanismos para la detección, así como la respuesta inmediata, ante intentos, presencia o movimiento de ingreso a las zonas de seguridad por parte de individuos no autorizados según el PSA.
5) Identificación del personal mediante un sistema de identificación que asegure que toda persona que desee ingresar a las zonas de seguridad debe ser sujeta a la verificación de antecedentes dispuesta en el RAC-17.170.
6) Entrenamiento de cada persona y proveerle la información de seguridad, previa al otorgamiento de la identificación de ingreso a las ZSR según lo descrito en el RAC 17.30 (a, 17) y RAC 17.170 (b) y (c).
7) Procedimientos para la ubicación de avisos en los puntos de acceso a las ZSR, así como en los perímetros aeroportuarios con tendientes a prevenir el ingreso no autorizado.
8) Identificación de las áreas de la parte pública.

RAC-17.160 Zonas de portación del credencial del aeropuerto

El operador del aeropuerto debe determinar en su PSA cuales son las zonas del aeropuerto en las que es obligatoria la portación visible de la identificación descrita en el RAC-17.170.

RAC-17.165 Sistemas de controles de acceso

(a) El operador del aeropuerto debe asegurar que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica este controlado y se realicen inspecciones para prevenir el ingreso de personas y vehículos no autorizadas y la introducción de artículos prohibidos.

(b) El operador del aeropuerto, debe establecer las ZSR basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen las autoridades competentes.

(c) El operador del aeropuerto, debe establecer en su PSA, y aplicar un sistema, método o procedimiento que cumpla con los requerimientos especificados en esta sección, para controlar, inspeccionar e identificar el acceso de personas y vehículos, para impedirle el acceso no autorizado a la parte aeronáutica y/o las ZSR. Se debe verificar la identidad en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y las ZSR.

(d) El sistema, método o procedimiento de control de acceso, debe asegurar:
   1) Que sólo aquellas personas autorizadas mediante el sistema de identificaciones desarrollado por el operador del aeropuerto e incluido en el PSA, que por necesidad operacional u otro motivo legítimo tengan acceso a las ZSR y debe proveer medios específicos que aseguren que dicho acceso sea negado inmediatamente en los puntos de ingreso a aquellas personas cuya autorización de acceso hubiera caducado o cambiado.
   2) los medios para diferenciar entre personas autorizadas a tener acceso a la zona pública controlada y las autorizadas para tener acceso a la totalidad de la ZSR.
   3) Métodos para mantener registros de aquellos individuos a los cuales ha limitado o negado el ingreso con hora y fecha.

(e) Los sistemas de control de acceso y circulación de personas y vehículos en áreas públicas y restringidas podrían ser reforzadas por un sistema de circuito cerrado de televisión CCTV, mismo, que debe ser controlado permanentemente desde un centro de control de seguridad.

(f) Una descripción de los procedimientos de respuesta debe ser incluida en el programa de seguridad, cuando el centro de control de seguridad haya detectado la intrusión o intento de ingreso.

(g) El operador del aeropuerto debe asegurar que, las personas que no sean pasajeros a las que se otorga acceso a ZSR por medio de una identificación permanente o temporal, sean objeto del cotejo de la identificación con el portador, así como que los artículos que porten sean inspeccionados según los procedimientos del PSA.

(h) El operador del aeropuerto debe velar por la eficacia de cada uno de los controles e inspecciones de seguridad, evaluándolos y considerando su función en la actuación general de los sistemas de seguridad.

(i) El operador del aeropuerto en coordinación con los oficiales de cumplimiento de la ley y la DGAC debe asegurar que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos a escala nacional y local llevadas a cabo por las entidades competentes.

(j) El operador del aeropuerto en coordinación con los oficiales de cumplimiento de la ley y la DGAC debe disponer de medidas de seguridad en la parte pública y se coordinen entre los distintos departamentos, agencias y otros órganos del Estado y demás entidades que están definidas en el PNSAC.

RAC-17.170 Sistemas de identificación

(a) El operador del aeropuerto debe verificar que toda persona que pretenda el acceso a las ZSR debe portar permanentemente y en forma visible a la altura del antebrazo o el tórax una credencial, o identificación de acceso aeroportuario, según lo dispuesto en el PSA.

(b) El operador del aeropuerto no debe emitir una credencial o identificación a ninguna persona sin escolta para ingresar a las ZSR, a no ser que la persona haya completado satisfactoriamente el entrenamiento referente al uso de identificación aeroportuaria y haya presentado el documento de Certificación de Antecedentes Penales emitida por la autoridad competente para su verificación por parte del operador del aeropuerto, y debe mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes Esta verificación se debe realizar anualmente.

(c) El PSA debe establecer el método de instrucción de los solicitantes de credenciales de identificación permanentes. Este método debe ser antes de obtener la identificación por primera vez y cada vez que renueve esta identificación, a efecto de proveer a los participantes la oportunidad de formular preguntas e incluir, al menos, los siguientes tópicos:
   1) Descripción del uso de la identificación o la identificación de acceso a las ZSR debidamente aprobadas por el aeropuerto.
   2) Procedimientos para solicitar una credencial o identificación de acceso aeroportuario.
   3) Restricciones sobre la divulgación de información concerniente a un acto ilícito contra la Aviación Civil, si dicha información perjudica la seguridad de la aviación civil.
   4) Prohibición de divulgar información referente al sistema de seguridad de ningún aeropuerto o de sus operadores aéreos.
   5) Cualquier otro tema que se incluya en el PSA, o que la DGAC considere necesario.

(d) Ninguna persona puede utilizar una credencial o identificación de ingreso a las ZSR que no haya sido emitida por el operador del aeropuerto salvo lo dispuesto en el RAC 17.010.

(e) El operador del aeropuerto debe mantener un registro de todo entrenamiento dado a cada persona a quien se le emite una credencial o identificación de acceso aeroportuario a ZSR, hasta 180 días después de la finalización de los privilegios de acceso permanente para esa persona finalizada la situación que permitía su ostentación.

(f) El operador del aeropuerto debe llevar un registro de las personas que recibieron el entrenamiento, este debe estar a disposición de los inspectores de la Unidad AVSEC, y el personal autorizado por la DGAC, cuando estos lo requieran, asimismo, los inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la DGAC tendrán la autoridad para realizar las evaluaciones de las solicitudes de identificaciones y verificaciones de antecedentes de los solicitantes.

(g) Contenidos mínimos de la identificación. La identificación debe contener al menos la siguiente información:
1) Número consecutivo de serie
2) Fotografía.
3) Nombre completo.
4) Empleador.
5) Número de identificación personal.
6) Zonas autorizadas. Con una fuente mayor a la del nombre que sea visible sin ningún problema a 2 metros de distancia
7) Fecha de vencimiento. Con una fuente mayor a la del nombre que sea visible sin ningún problema a 2 metros de distancia
8) Firma del responsable del operador del aeropuerto quien autorizo la emisión de la credencial.

(h) La credencial debe ser de tamaño apropiado para que su contenido sea fácilmente observable, de conformidad con los criterios establecidos por la DGAC.

(i) El operador del aeropuerto debe incluir en el PSA, un procedimiento para asegurar contabilidad apropiada de lo siguiente:
1) Cantidad de identificaciones emitidas.
2) Devolución de identificaciones vencidas.
3) Reporte de las identificaciones perdidas o robadas y de las que no se puedan dar cuenta.
4) Asegurar el almacenamiento de identificación aun no otorgadas.
5) Asegurar que solo se emita una credencial a la vez a una misma persona.

(j) Sistema de vigencia y de remisión de identificación.
(a) Las identificaciones permanentes no pueden tener una vigencia mayor a los 12 meses. Al finalizar se debe realizar una nueva verificación de antecedentes y se emitirá una nueva credencial.
(b) El operador del aeropuerto debe realizar auditorías permanentes para conocer en todo momento el porcentaje de identificación. En caso de las identificaciones perdidas, extraviadas y de las que no se puedan dar cuenta, alcance el 4% del total de identificaciones emitidas, el operador del aeropuerto debe programar una revalidación o una nueva emisión de todas las identificaciones activas con un diseño diferente de la anterior credencial, según lo dispuesto por la DGAC y retirar de circulación aquellas identificaciones que no estén vigentes.

(k) Permisos temporales. El operador del aeropuerto de acuerdo con el PSA puede emitir permisos a personas que requieran ingresar en forma temporal a las áreas o zonas de seguridad del aeropuerto. El permiso debe:
   1) Ser autorizado por un tiempo límite.
   2) Ser distinto a cualquier otro medio de identificación y mostrar claramente la fecha de expiración.
   3) Cumplir con los requerimientos establecidos en el RAC-17.165 y el RAC-17.170 (g) (2) al (7)
   4) Estar escoltado en todo momento por un portador de credencial o identificación permanente a menos que se haya realizado la verificación de antecedentes de la persona portadora de una identificación temporal.
   5) Ser emitido solamente a aquellas personas que el PSA aprobado por la DGAC considere.

(l) El operador del aeropuerto debe establecer procedimientos y mecanismos para recuperar las identificaciones permanentes o permisos temporales, de personas o vehículos emitidos, cuyos titulares no realicen labores en el aeropuerto.

(m) El solicitante debe sufragar los costos de confección del credencial o permiso, que se definen de acuerdo con los dispositivos de seguridad que estos contengan. Este costo debe ser consignado y detallado en el PSA.

(n) Cuando el portador de un gafete infrinja lo dispuesto en el reglamento para la emisión de credenciales del aeropuerto, o cuando se lo considere necesario, el operador del aeropuerto o la DGAC puede disponer la realización de un refrescamiento de entrenamiento descrito en el RAC 17.170 . De la misma manera, se procederá cuando una persona física infrinja por primera vez alguna (s) disposición (es) de este RAC o una disposición administrativa vinculante con este RAC. De existir una segunda ocasión, se procederá de acuerdo con lo dispuesto por el reglamento de emisión de estas credenciales.

(o) Permisos para vehículos. El operador del aeropuerto debe establecer en el PSA los procedimientos específicos para la aprobación y emisión de permisos para aquellos vehículos que requieran ingresar a las ZSR del aeropuerto. El procedimiento debe incluir:
   1) Marchamo emitido por el operador del aeropuerto visible y vigente. Dicho marchamo no puede tener una vigencia mayor a los 12 meses
   2) En caso de que el vehículo que deba ingresar al lado aéreo y no cumpla con los requisitos del equipo móvil en lado aéreo, debe ser escoltado por el operador del aeropuerto, bajo circunstancias especiales este podrá autorizar a terceros para realizar la escolta.

(p) El operador del aeropuerto debe asegurar que, en las ZSR, se supervise la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado.

(q) El portador de un gafete emitida por el operador del aeropuerto debe estar en la obligación de notificar al oficial de cumplimiento de ley y la DGAC cualquier incumplimiento a este RAC o normativa nacional.

RAC-17.175 Entrenamiento

(a) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en el RAC-17.180, debe presentar a la DGAC un programa de entrenamiento sobre seguridad aeroportuaria. El personal de seguridad que trabaje en el aeropuerto, debe cumplir como mínimo con el entrenamiento básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aprobado por la DGAC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la DGAC.

(b) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en el RAC-17.180, debe asegurar que, todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil comprendan la evaluación de las competencias que deben adquirirse y mantenerse en la instrucción inicial y recurrente. para el personal que desempeñará tareas de controles de seguridad, inspección física de seguridad de pasajeros y equipaje de mano, de bodega, carga y correo posea todos los requisitos y habilidades requeridas para desempeñar esas funciones de conformidad con la legislación y normativa nacional, por lo tanto deben obtener una instrucción en aula de conformidad a lo establecido en el PNISAC.

(c) El operador del aeropuerto, así como la autoridad escrita en el RAC-17.180, deben asegurarse que el personal, que prevé emplear para desempeñar tareas de operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, tenga aprobado el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC) y obtenga una instrucción inicial para la utilización de los equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas que vaya a operar, de conformidad a lo establecido en el PNISAC.

(d) Excepcionalmente el operador del aeropuerto, así como la autoridad descrita en el RAC-17.180 pueden utilizar a una persona, que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aprobado por la DGAC, para llevar a cabo funciones de seguridad durante su entrenamiento práctico, bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no puede tomar decisiones como tampoco ingresar solo a una ZSR o a las aeronaves sujetas a inspección o verificación de seguridad.

(e) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en el RAC-17.180, no pueden permitir a ninguna persona efectuar labores de revisiones e inspecciones de seguridad, a menos que esté al día con la certificación emitida por la DGAC.

(f) El operador del aeropuerto, así como el personal descrito en el RAC 17.280 debe mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal de inspección de conformidad con el PNISAC y la normativa nacional.

(g) Los entrenamientos recurrentes para el curso básico AVSEC, deben incluir como mínimo, el manejo de detectores de metales, inspección física de pasajeros y equipajes y el reconocimiento de armas, explosivos, incendiarios y otros objetos no autorizados que afecten la seguridad, de conformidad a lo establecido en el PNISAC.

(h) El entrenamiento recurrente para el curso de operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de equipos y personas se impartirá con aquellos equipos en los cuales se vaya a operar y de conformidad con lo establecido en el PNISAC.

(i) La DGAC actualizará regularmente los contenidos de estos cursos de acuerdo con el PNISAC y distribuirá a los instructores o institutos certificados, las pruebas de verificación de conocimientos de estos cursos serán aplicadas por los instructores certificados por la DGAC o por los inspectores de la Unidad AVSEC, de acuerdo con los contenidos de los cursos aprobados por la DGAC.

(j) Si el operador del aeropuerto decide utilizar un servicio de empresas de seguridad privada para complementar las labores del personal descrito en el RAC-17.180, debe presentar por escrito a la DGAC, constancia del cumplimiento del entrenamiento requerido en los párrafos (a), (b) y (c) de esta sección, de toda persona que vaya a ser empleada para desempeñar las tareas de seguridad aeroportuaria establecidas en esta regulación.

(k) De contarse con el servicio descrito en el párrafo h) anterior, el operador del aeropuerto será el responsable directo del cumplimiento de todos los requerimientos de esta regulación.

RAC-17.180 Oficiales de Seguridad aeroportuaria

(a) El operador del aeropuerto debe asegurar que se provea el número suficiente y de manera adecuada del personal para realizar las labores de seguridad de aeropuerto, para apoyar:
   1) El Programa de Seguridad,
   2) Las inspecciones de pasajeros y sus equipajes requeridas por este RAC.,
   3) Las inspecciones de las personas que no sean pasajeros y vehículos con identificación de ingreso a las ZSR, y
   4) Las inspecciones de mercancías y suministros que ingresan a las ZSR.

(b) El operador del aeropuerto, debe asegurar la disponibilidad del personal de seguridad aeroportuaria para operaciones de inspección de pasajeros, equipajes, carga y correo, quienes además, son los encargados de responder ante un incidente de seguridad o a requerimiento del operador aéreo nacional o extranjero, debiendo verificar que dichos procedimientos sean provistos de la manera adecuada.

(c) La DGAC, así como el operador del aeropuerto, no deben permitir que este personal realice funciones AVSEC, a no ser que:
   1) Sea fácilmente identificable por el uniforme, que porta visiblemente una insignia, credencial de identificación emitida por el aeropuerto;
   2) Haya completado un entrenamiento que cumpla con los requisitos del PNISAC para el desempeño de funciones AVSEC o cualquier otro entrenamiento de instrucción aprobado o aceptado por la DGAC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la DGAC.

(d) Los oficiales del cumplimento de la ley, mientras estén en servicio en el aeropuerto, deben tener la potestad para privar de libertad o cuando se cometan las siguientes violaciones a las leyes del Estado:
   1) Un delito común. o
   2) Un delito grave, cuando el oficial de seguridad aeroportuaria tiene razones para creer que el sospechoso lo ha cometido.
   3) Faltas y contravenciones de la seguridad ciudadana y la seguridad aeroportuaria.

(e) El personal del Servicio de Vigilancia Aérea debe incluir en su programa de entrenamiento requerido por el párrafo RAC-17-180 (c) (2). de esta sección lo siguiente:
   1) El uso de armas de fuego.
   2) El trato cortés y eficiente a personas sujetas a inspecciones de seguridad, así como en los casos de detención, investigación, privación de libertad y otras actividades de seguridad.
   3) Las responsabilidades de un individuo de la Seguridad Aeroportuaria bajo el PSA del operador del aeropuerto;
   4) Cualquier otra materia o tópico que la DGAC considere necesaria.

(f) La entidad encargada del cumplimiento de la ley, a través de sus Jefaturas en cada aeropuerto, debe ser:
   1) La fuerza principal dentro de las autoridades competentes en los aeropuertos, tanto en la parte pública como en la parte aeronáutica, como organismo encargado del mantenimiento del orden público y de intervenir ante actos delictivos comunes o auxiliar en los actos de interferencia ilícita.
   2) Parte del Comité AVSEC y tiene como tarea principal la seguridad de toda la parte pública y ZSR, mediante sus sistemas de seguridad aeroportuaria, haciendo cumplir las reglamentaciones aeroportuarias e inspección de seguridad de pasajeros y equipajes en los puntos de control de seguridad de las áreas estériles en coordinación con el operador del aeropuerto.

   3) El responsable de las funciones y actividades de seguridad en los aeropuertos. Las responsabilidades específicas en materia de seguridad aeroportuaria son las siguientes:
      (i) Prevención y atención de delitos comunes en instalaciones que prestan servicios a la aviación civil.
      (ii) Vigilancia y patrullaje de rutina de todas las áreas públicas e inspección de las ZSR, esto se realizará en conjunto con personal del operador del aeropuerto que tenga funciones de seguridad.
      (iii) Vigilancia de los pasajeros que llegan y salen, para descubrir personas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.
      (iv) Participación en Planes de Contingencia en coordinación con otras autoridades competentes asignadas a los aeropuertos y el operador del aeropuerto.
      (v) Asistencia a los especialistas y fuerzas especializadas en antiterrorismo, intervención armada, negociación de rehenes y eliminación de artefactos explosivos en coordinación con otras autoridades competentes.
      (vi) Asistencia a los grupos de respuesta rápida ante incidentes graves, en los aeropuertos en coordinación con otras autoridades competentes.

4) Las normas y procedimientos sobre sus funciones estarán incorporados en sus manuales de funciones y procedimientos de las Jefaturas de Seguridad Aeroportuaria, debidamente aprobado por la DGAC y que se en la parte correspondiente del PSA.

RAC-17.185 Registros de respuesta de oficiales de seguridad aeroportuaria

(a) El operador del aeropuerto debe asegurarse que:
1) Se realice un registro de cada objeto prohibido y/o restringido decomisado en los puntos de inspección de seguridad, de la misma manera se debe proceder en el caso de líquidos y geles. Lo anterior de conformidad con la regulación definida por la DGAC, así como el respectivo traslado de estos objetos a una bodega bajo su control y manejo.
2) El registro debe ser archivado por un tiempo mínimo de 24 meses.
3) El registro estará a disposición de la DGAC, cuando esta autoridad o sus inspectores de la Unidad AVSEC y el personal autorizado por la DGAC, así lo soliciten.

(b) La información desarrollada en respuesta al párrafo (a) de esta sección, debe incluir como mínimo lo siguiente:
1) El número y tipo de armas de fuego, explosivos, sustancias incendiarias, armas y otros objetos punzantes o cortantes de cualquier tamaño, forma o material u objetos contundentes, descubiertos durante el proceso de revisión en los puntos de seguridad y el método de detección de cada uno.
2) El número de veces que existieron intentos de acceso no autorizado a las ZSR y de actos o intentos de interferencia ilícita.
3) El número de amenazas de bomba recibidas, sean estas bombas reales o simuladas, encontradas o no y detonaciones reales en el aeropuerto.
4) El número de detenciones y arrestos, nombre, dirección y la disposición de cada persona detenida o arrestada que esté relacionada con la seguridad de la aviación.
5) Identificación de la aeronave, vuelo, el operador aéreo, nacional o extranjero, en el que estaba o suponía viajar el (los) pasajeros bajo custodia administrativa o judicial.

(c) Toda la información de los párrafos (a) y (b), será enviada mensualmente a la DGAC para su conocimiento.

RAC-17.190 Inspección de seguridad para el ingreso a las ZSR

(a) El operador del aeropuerto debe velar que toda persona que pretenda ingresar a una ZSR, debe someterse a una inspección de seguridad, así como sus artículos personales, de acuerdo con los procedimientos de seguridad aplicados al control de acceso de esa área, como establece el RAC-17.165, salvo lo dispuesto en el PNSAC sobre personalidades o autoridades competentes exentas de inspección de seguridad.

(b) El operador del aeropuerto se debe asegurar que las mercancías y suministros que se introduzcan en las ZSR se sometan a controles de seguridad y sean objeto de inspección en la cadena de suministro.

(c) El operador del aeropuerto se debe asegurar que los artículos considerados como prohibidos que se encuentren dentro de la lista emitida por la DGAC y que serán utilizados como herramientas de trabajo dentro de las ZSR, sean controlados y cuenten con un inventario, el cual debe estar disponible a inspecciones periódicas por parte de la DGAC.

RAC-17.195 Inspección de pasajeros, equipaje, carga y correo

(a) El operador del aeropuerto debe incluir en su PSA, las siguientes medidas:

1) El operador del aeropuerto o el personal descrito en el RAC-17.180, está obligado a llevar a cabo una inspección de seguridad a los pasajeros de origen de las operaciones del transporte aéreo comercial y su equipaje de mano o propiedad accesible antes que se embarquen en una aeronave que salga de una ZSR, y se asegurará que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.

2) El operador del aeropuerto y el personal descrito en el RAC-17.180, no pueden permitir el acceso a una ZSR; y en caso de tratarse de un pasajero, coordinar con el operador aéreo, nacional o extranjero, para no permitir el transporte, bajo las siguientes condiciones:
   (i) Cualquier persona sin importar el rango, nivel o jerarquía, que no permita que se le realice una inspección de acuerdo con el sistema establecido en el párrafo (a) de esta sección;
   (ii) La propiedad privada de cualquier persona que no permita su inspección de acuerdo con el sistema establecido en el párrafo (a), (1) de esta sección.
   (iii) En el caso de pasajeros con pasaporte diplomático vigente y cuyo rango este establecido en el PNSAC, serán tratados basándose en un procedimiento especial, de acuerdo con el PSA, facilitando su acceso por los puntos de inspección de seguridad hasta su abordaje.

(b) El operador del aeropuerto, en coordinación con el personal descrita en el RAC-17.180, debe asegurar que todos los pasajeros de las operaciones del transporte aéreo comercial que efectúen un trasbordo y sus equipajes de mano debe ser inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que la DGAC haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con otros Estados, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros y su equipaje de mano haya sido debidamente inspeccionados en el punto de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencia no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque de la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo;

(c) El operador del aeropuerto debe asegurar medidas para que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una ZSR. Además, se debe asegurar que se empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar

la presencia de explosivos y artefactos explosivos Estos procedimientos y equipos deben estar descritos en su PSA.

(d) El operador del aeropuerto debe tener personal capacitado en los puntos de inspección de seguridad por los cuales es responsable, de acuerdo con lo establecido en su programa de seguridad. El operador del aeropuerto debe establecer en su PSA la cantidad de personal en los puntos de inspección de Seguridad

(e) Se debe incluir personal de ambos géneros entrenado en cualquiera de las posiciones, para fines de inspección física a otras personas del mismo género.

(f) El operador del aeropuerto debe asegurarse que los pasajeros y su equipaje de mano que haya sido objeto de inspección de seguridad estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarque en una aeronave, si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otras personas que no han sido inspeccionadas, deben someterse a una inspección antes de embarcarse en una aeronave.

(g) El operador del aeropuerto debe establecer medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y a su equipaje de mano de interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad de las instalaciones del aeropuerto de tránsito.

(h) El operador del aeropuerto debe proveer zonas de almacenamiento o bodegas seguras donde pueda guardarse el equipaje extraviado o no reclamado, hasta que sea reenviado, sea reclamado o se disponga del mismo conforme a la legislación vigente. Este equipaje debe ser inspeccionado antes de guardarlo en las bodegas. En el caso de que el operador del aeropuerto no disponga de dichas bodegas, el equipaje deberá en todo momento ser custodiado por el operador aéreo.

(i) El operador del aeropuerto debe adoptar en cumplimiento a lo establecido por la autoridad competente las medidas y procedimientos necesarias para el tratamiento del equipaje no identificado y los objetos sospechosos, de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades nacionales competentes.

(j) El operador del aeropuerto en coordinación con el operador aéreo debe aplicar controles de seguridad apropiados, incluyendo la inspección, para la carga, las encomiendas de mensajerías, aprovisionamiento de abordo, los suministros de abordo, piezas de repuesto, carga por expreso y el correo, durante el movimiento de estos en las instalaciones aeroportuarias, o en las de sus agentes acreditados, y definirá estos procedimientos en el PSA y el PSE, conforme a lo que establece el PNSAC.

(k) El operador del aeropuerto y el operador aéreo deben establecer inspecciones adicionales para los pasajeros, equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y correo, según lo indicado en el PNSAC; estas inspecciones adicionales variarán de acuerdo con el nivel de amenaza emitida por el Estado y deben estar escritas en el PSA y el PSE.

(l) El operador del aeropuerto y operador de aéreo deben asegurarse de que se establezcan ejercicios en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.

RAC-17.200 Utilización de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas.

(a) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistemas de inspección de artículos o personas , a menos que cumpla con:
   1) Previo al ingreso de este equipo al país se debe hacer la solicitud para la aprobación por parte de la DGAC y el Ministerio de Salud, incluyendo la información técnica generada por el fabricante, lo anterior con el propósito de comprobar que el equipo cumple con la regulación nacional establecida.
   2) La utilización de dispositivos especiales para realizar las pruebas de ensayo del equipo de inspección o sistemas de inspección cada vez que se enciende para su funcionamiento, este sistema de pruebas debe estar aprobado por la DGAC y establecido en su programa de seguridad.

(b) Cada 12 meses se debe realizar una prueba de radiación, que cumpla con los parámetros establecidos por el Ministerio de Salud. La empresa, como el equipo que se utiliza para medir la radiación, debe ser aceptados o aprobados por el Ministerio de Salud y la DGAC:
   1) Los registros deben estar disponibles para la DGAC, una vez se realicen las pruebas.

(c) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas en forma inmediata después de que el equipo fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro, hasta tanto no se le realice una prueba de ensayo para determinar el rendimiento establecido para estos equipos , demostrando que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.

(d) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas que resulte con un reporte de discrepancia.

(e) El operador del aeropuerto no puede utilizar un equipo de inspección o sistema de inspección de artículos y personas a no ser, que exista un letrero ubicado en un lugar visible del punto de inspección que advierta a las personas que sus artículos serán inspeccionados mediante la tecnología que se va a utilizar. Los pasajeros pueden solicitar que su equipaje o pertenencias puedan ser inspeccionadas manualmente.

(f) El operador del aeropuerto debe mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de ensayo o radiación más recientes, establecidas en los párrafos (a) y (b) de esta sección y debe tenerlos a disposición para inspección por parte de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la DGAC, en la oficina principal del operador del aeropuerto.

(g) El operador del aeropuerto y el personal dispuesto en el RAC 17.180 deben asegurarse de que toda persona que realiza funciones de inspección, que implique la interpretación de imágenes, realice una rotación después de haber estado durante 30 minutos continuos operando el equipo. Esta persona no debe reanudar la misma tarea en un periodo mínimo de 60 minutos. Los lapsos de tiempo anunciados se basarán en el reloj que tiene el equipo de inspección, este reloj se debe ajustar con la hora local. Cualquier falla se debe notificar inmediatamente a la DGAC. Lo anterior debe estar especificado en su PSA.

(h) El tiempo máximo en el puesto de trabajo de un operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, no debe exceder la jornada laboral establecida por la legislación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

(i) El personal de seguridad, debe tener el descanso mínimo, después de cada jornada laboral, de acuerdo a lo dispuesto en la legislación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

RAC-17.205 Personal operador de inspección de artículos y personas.

(a) El operador del aeropuerto y el personal mencionado en el RAC-17.180, debe seleccionar y emplear a persona alguna para realizar funciones de inspección, de acuerdo con las cualificaciones y requisitos establecidos en el PNISAC.

(b) El operador del aeropuerto y la entidad descrita en el RAC-17.180 debe asegurar que, el personal que se prevé emplear para desempeñar tareas de operador de equipos de inspección de seguridad de personas, equipaje de mano, de bodega, carga y correo cumpla con lo dispuesto en el RAC 17.175(b).

(c) El operador del aeropuerto, o el personal descrito en el RAC-17.180, no puede delegar funciones a una persona como operador de equipos de inspección, a no ser que esté certificado por la DGAC.

(d) Excepcionalmente un operador del aeropuerto, o el personal descrito en el RAC-17.180, puede utilizar a una persona que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento teórico en el curso de interpretación de imágenes, para llevar a cabo parte de las funciones de seguridad, durante su entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT), bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no formula juicios independientes en el cumplimiento de sus funciones como operador de equipos de inspección.

(e) El operador del aeropuerto debe mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal establecido en los párrafos (a), (b), (c) y (d) completos, actualizados y a disposición de la DGAC.

(f) El operador del aeropuerto debe establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado y de las empresas que hayan subcontratado y que realice funciones relativas a controles e inspecciones de seguridad. Igualmente, deben mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes a disposición de la DGAC.

Estas verificaciones se deben realizar cada año, de previo a la emisión de una nueva credencial de acceso a una ZSR.

RAC-17.210 Transporte de armas, artículos explosivos o incendiarios

(a) A excepción de lo descrito en el párrafo (b) de esta sección, ninguna persona puede portar o transportar explosivos, sustancias incendiarias, armas peligrosas o mortales u objetos punzantes o cortantes de ningún tamaño, forma o material u objetos contundentes, de acuerdo con la lista de artículos prohibidos establecida por la DGAC, como pertenencias accesibles, cuando:
   1) Se inicia la inspección de la persona o de sus pertenencias antes de ingresar a un ZSR;
   2) Esté en una ZSR.
   3) Se encuentre a bordo de la cabina de pasajeros de una aeronave.

(b) Las disposiciones de esta sección respecto a las armas de fuego no se aplican a:
   1) Oficiales de cumplimiento de la ley que requieran portar armas de fuego mientras desarrollan sus funciones en los aeropuertos, siempre y cuando cuenten con la debida autorización o acreditación. No ingresaran a las aeronaves al menos que cuenten con la autorización del piloto al mando de esa aeronave.
   2) Personal autorizado para portar armas, en cumplimiento con el RAC-17.290.
   3) Personal de autoridades competentes, asignados a los aeropuertos, autorizado para portar un arma de reglamento en una ZSR bajo un PSA.

(c) El operador del aeropuerto debe asegurar que en el PSA se cuente con un procedimiento escrito para garantizar que se notifique al piloto al mando la cantidad de personas armadas, la ubicación de sus asientos y que el mismo procedimiento es aplicable a todas las entidades pertinentes.

(d) El operador del aeropuerto debe asegurar que en su PSA se cuente con un procedimiento escrito para garantizar la recepción de armas de fuego permitidas, que deseen ser importadas ocasional y directamente por toda persona física o jurídica, en cumplimiento a la Ley y reglamento de armas y explosivos del Ministerio de Seguridad Pública.

(e) El operador del aeropuerto debe asegurar que en su PSA se cuente con un procedimiento escrito para garantizar la recepción de armas de fuego permitidas para uso deportivo en cumplimiento a la Ley y reglamento de armas y explosivos del Ministerio de Seguridad Pública.

CAPÍTULO 4
MEDIDAS DE CONTINGENCIA

RAC-17.215 Planes de contingencia

(a) El operador del aeropuerto debe adoptar Planes de Contingencia según lo dispuesto en el RAC 17.130 (a)(7),que respondan a todo incidente o emergencia relacionado con la seguridad de la aviación, los cuales deben:

1) Establecer, implementar y asignar recursos para salvaguardar a la aviación civil.
2) Conducir revisiones y ejercicios de estos Planes de Contingencia, incluyendo al personal que tiene responsabilidades bajo dichos planes. Lo anterior se debe cumplir de la siguiente manera:
   (i) Un ejercicio a escala real cada 24 meses.
   (ii) Un ejercicio parcial o de mesa cada 12 meses.

3) Asegurarse de que las partes involucradas en los Planes de Contingencia conocen sus responsabilidades, se encuentren capacitados y manejan toda la información contenida en ellos, la cual debe de ser actual y fehaciente.
4) Verificación con la regularidad.

(b) En los planes de contingencia debe estar establecido por escrito que según el nivel de amenaza se tomaran medidas especiales para hacer frente a la amenaza, de conformidad con lo establecido en el PNSAC y otras disposiciones de la DGAC.

RAC-17.220 Directivas de seguridad y circulares de asesoramiento

(a) El operador del aeropuerto puede recibir por parte de la DGAC directivas de seguridad y circulares de asesoramiento para notificar situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la DGAC determine qué medidas adicionales de seguridad son necesarias para responder a amenazas percibidas o específicas contra la aviación civil, emitirá directivas de seguridad que serán medidas de cumplimiento obligatorio.

(b) El operador del aeropuerto debe cumplir con cada directiva de seguridad en el tiempo establecido.

(c) El operador del aeropuerto que recibe una directiva de seguridad debe:
1) Acusar recibo a la DGAC dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad.
2) Dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad, el operador debe especificar en su PSA el mecanismo para la implementación de las medidas a cumplir en la directiva de seguridad.

(d) En caso de que el operador del aeropuerto no pueda implementar medidas en atención a una directiva de seguridad este deberá enviar métodos alternativos de cumplimiento a la DGAC dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad, quien podrá aceptar o rechazar los métodos alternativos. El operador del aeropuerto podrá implementar el método alternativo siempre y cuando haya sido aprobado por la DGAC.

(e) El operador del aeropuerto debe enviar a la DGAC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las directivas de seguridad. La DGAC puede enmendar una directiva de seguridad o circular de asesoramiento con la información recibida. No obstante, lo antes indicado, no modifica la fecha de efectividad de la directiva de seguridad.

(f) El operador del aeropuerto debe:

1) Restringir el acceso o uso de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento, únicamente a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer sobre las medidas o información contenida en las mismas.
2) Negarse a entregar la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento a aquellas personas distintas a las descritas en el (f) (1) anterior, sin el consentimiento escrito de la DGAC.

RAC-17.225 Avisos públicos

El operador del aeropuerto en coordinación con la DGAC colocará y mantendrá avisos de información sobre medidas de seguridad de la aviación en las áreas públicas y en las ZSR. Esta información de seguridad podrá ser complementada por medio del uso de sistemas tecnológicos y deberá ser colocada de manera específica en el PSA y por el periodo definido por la DGAC.

Las leyes que aparezcan en estos avisos deben ser nacionales, para el caso de operadores extranjeros podrían ir las leyes del Estado de bandera de la aeronave, esta rotulación debe ser incorporada en el PSE aprobado por la DGAC.

RAC-17.230 Manejo de incidentes y amenazas

(a) El operador del aeropuerto debe establecer una coordinación con las autoridades competentes y adoptar:
1) Procedimientos para evaluar amenazas de bombas, toma de rehenes, amenazas de sabotaje, apoderamiento ilícito de aeronaves, y otros actos de interferencia ilícita contra la aviación civil de conformidad con el plan de contingencia.
2) Mecanismos para responder efectivamente a los actos de interferencia ilícita que se den en el aeropuerto o que puedan afectar la operación normal del aeropuerto.
3) Medidas 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 notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados pertinentes, si la aeronave ya ha salido.
4) Medidas de notificación a las autoridades competentes sobre la llegada de una aeronave que se encuentren en vuelo que sufra un acto de interferencia ilícita.
5) Medidas cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para que se inspeccione la aeronave por los organismos especializados establecidos en el PNSAC, en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos.
6) Medidas para investigar, volver inofensivos y/o eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en el aeropuerto.
7) Medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras esta se encuentre en tierra, hasta que puedan continuar su viaje.
8) Las medidas que considere factibles para asegurarse de que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en su territorio se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que estas medidas tengan presente el grave

peligro que supondría continuar el vuelo. Asimismo, se reconocerá la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde se encuentre la aeronave y el Estado del operador de dicha aeronave, así mismo la notificación a los Estados de destino supuestos o declarados.

(b) Además, en forma inmediata, que reciba, directa o indirectamente, una amenaza descrita en el subpárrafo (a), debe:
1) Evaluar la amenaza según el PSA y el plan de contingencias.
2) Iniciar las acciones apropiadas descritas en el plan de contingencias.
3) Notificar de manera practica y oportuna a las autoridades que correspondan, toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en cuenta lo establecido en el PNSAC.

SUBPARTE D
SEGURIDAD DEL OPERADOR AÉREO, AGENTES ACREDITADOS, ABASTECIMIENTO ABORDO Y POSEEDORES DE ACUERDOS DE ÁREAS DE USO EXCLUSIVO.

CAPÍTULO 1
GENERALIDADES

RAC-17.235 Aplicabilidad

(a) Esta parte establece los requerimientos de seguridad que rigen para el operador aéreo, agentes acreditados, abastecimiento abordo y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo en las siguientes modalidades:
1) Operador aéreo, nacional y extranjero, en operaciones programadas, regulares, y no programadas, no regulares y especiales de pasajeros, carga y correo, en vuelos locales e internacionales.
2) Cada persona a bordo de una aeronave operada por un operador aéreo según el párrafo (a), (1) de esta sección.
3) Las operaciones con vuelos cargueros de operadores nacionales o extranjeros.
4) Todo agente acreditado que preste o provea servicios de manejo de carga y correo a un operador aéreo dentro o fuera de las instalaciones aeroportuarias.
5) Todo poseedor de acuerdos de áreas de uso exclusivo que dada su operación o ubicación, requiere establecer un acuerdo de uso de área exclusiva.
6) Toda empresa privada poseedora de un Certificado Operativo que brinde servicios de abastecimiento a las aeronaves.

(b) Todo operador que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación para empresas, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg. Según lo requerido por la DGAC después de un análisis de riesgo.

(c) Cada empresa que realice operaciones de trabajos aéreos, según los requerimientos del PNSAC.

(d) Las operaciones no regulares y especiales deben presentar un programa de seguridad o procedimientos de seguridad según los requerimientos del PNSAC.

CAPÍTULO 2
PROGRAMA DE SEGURIDAD

RAC-17.240 Adopción e implementación

(a) El operadores aéreos nacionales, agentes acreditados, abastecimiento abordo y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben establecer, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad que describa los procedimientos de controles de acceso, inspección de seguridad de pasajeros, inspección de equipajes, inspección y verificación de seguridad de la aeronave, la carga transportada, así como todo requisito establecido en el PNSAC.

(b) El programa de seguridad debe garantizar que todo el personal involucrado con la seguridad esté familiarizado y cumpla con los requerimientos pertinentes.

(c) A los operadores aéreos extranjeros de transporte aéreo comercial que exploten servicios hacia y desde Costa Rica deberán establecer, aplicar y mantener procedimientos por escrito de estación suplementaria que cumplan los requisitos del PNSAC.

(d) los proveedores de servicios de tránsito aéreo establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado.

RAC-17.245 Forma, contenido, y aplicación

(a) Requerimientos Generales. El programa de seguridad del operador aéreo, agentes acreditados, abastecimiento abordo y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben:

1) Proporcionar la seguridad a las personas y propiedades por parte del operador aéreo contra actos de interferencia ilícita, actos criminales, transporte no autorizado de armas, explosivos, materiales incendiarios, otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos a bordo de la aeronave.
2) Estar en forma escrita y/o electrónica, en idioma español y la solicitud debe estar firmada por el representante de la empresa.
3) Ser redactado en forma sencilla para que facilite el uso y revisión de este, así también debe mantenerse actualizado.
4) Tener la fecha de aprobación de la última edición y enmienda, en cada página del programa de seguridad, debe incluir la lista de páginas efectivas y una página de control de cambios de la edición y enmiendas, de acuerdo con los requerimientos de la DGAC.
5) Garantizar que el programa de seguridad y sus revisiones no contravengan ninguna norma de ésta RAC.
6) Los operadores aéreos poseedores de un COA otorgado por la DGAC y que realicen operaciones en aeropuertos fuera del territorio costarricense, debe cumplir con lo

establecido en la regulación del estado que cuente con las medidas de seguridad más restrictivas.

7) Incorporar todas las revisiones o enmiendas requeridas por la DGAC o enmiendas a este RAC, orientadas a garantizar la seguridad de la aviación.
8) Haber sido aprobado por la DGAC.
9) Cumplir con lo requerido en el PNSAC.

(b) Disponibilidad. El operador aéreo, abastecimiento abordo, agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben:

1) Mantener por lo menos una copia completa del programa de seguridad aprobado en su oficina central;
2) Mantener una copia completa del programa de seguridad aprobado en las oficinas en el aeropuerto en que presta servicios; de tratarse de una versión electrónica, este programa debe estar accesible al personal de todos los niveles jerárquicos que requieran su consulta.
3) Tener el programa de seguridad tanto en el aeropuerto como en la oficina del operador disponible para su revisión, ante requerimiento de cualquier Inspector de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la DGAC.
4) Restringir la distribución, disponibilidad o revelar cualquier información contenida en el programa de seguridad, solamente a aquellas personas que tengan necesidad operacional de conocer el mismo o parte de él. Cualquier solicitud de dicha información por parte de personas ajenas, debe ser referida a la DGAC.
5) Llevar una lista o control maestro de la distribución del programa de seguridad existente o las partes que han sido distribuidas.
6) Garantizar que el programa se revise y enmiende de modo que las instrucciones e información contenida en el mismo, se mantengan actualizadas. También debe garantizar que el personal o entidad responsable que posea un programa o una parte de este, reciban las revisiones aprobadas.

(c) Contenido. El programa de seguridad requerido en el RAC-17.240, debe incluir pero sin limitarse a:

1) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para ejecutar las funciones de inspección de personas y sus propiedades, según lo especificado en el RAC-17.255.
2) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del RAC-17.260, en relación con la inspección del equipaje de bodega de origen y transbordo.
3) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del RAC-17.265, en relación con la aceptación e inspección de la carga aérea.
4) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del RAC-17.270, en relación con el uso de dispositivos para la detección de metales.
5) Descripción de instalaciones y equipo a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del RAC-17.275, con relación al uso de los sistemas de inspección.
6) Procedimientos para cumplir con los requerimientos del RAC-17.280, en relación con la regulación, selección y reclutamiento del personal de inspección.

7) Los requerimientos del RAC-17.285, concernientes a las responsabilidades de los coordinadores de seguridad del operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo. Los nombres de los coordinadores y los mecanismos para contactarlos durante las 24 horas del día, lo anterior debe estar establecido en su PSE.
8) Procedimientos para cumplir con el RAC-17.290 referentes al transporte de armas y oficiales de cumplimiento de la Ley que viajen armados y mantener la seguridad y orden durante el vuelo.
9) Procedimientos para cumplir con el RAC-17.295 referentes al transporte de pasajeros bajo control administrativo o judicial de oficiales de cumplimiento de la Ley que estén en posesión de un arma y mantener la seguridad y orden durante el vuelo.
10) Procedimientos para cumplir con los requerimientos del RAC-17.300, en relación con la seguridad de las aeronaves e instalaciones.
11) Los acuerdos de uso de las áreas exclusivas que tenga con el operador del aeropuerto, así como las limitaciones y condiciones de acuerdo con el RAC-17.305.
12) Procedimientos para cumplir con los requerimientos sobre la verificación de antecedentes de personas
13) Procedimientos para cumplir con los requerimientos del RAC-17.310, referentes al sistema de identificación del personal del operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo.
14) El plan de entrenamiento a ser utilizado para cumplir con los requerimientos del RAC-17.315 y del RAC-17.320.
15) Los planes de contingencia según lo especificado en el RAC-17.325.
16) Procedimientos para cumplir con los requerimientos del RAC-17.330 referente a las amenazas de artefacto explosivo y apoderamiento ilícito.
17) Medidas o procedimientos para la protección de documentos de vuelo (tarjetas de embarque, boletos, colillas de equipaje).
18) Procedimientos para verificar periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación llevada a cabo por las empresas de seguridad privada subcontratadas cumpla con lo establecido en el PSE.

(d) Los poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, abastecimiento abordo, el operador aéreo y agentes acreditados, deben desarrollar en su programa los contenidos del RAC 17.245 (c), de acuerdo con su participación dentro del sistema de seguridad.

RAC-17.250 Aprobación y enmiendas

(a) Aprobación inicial del PSE:
  (a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo que requieran la aprobación inicial de un programa de seguridad, deben remitir el programa propuesto a la DGAC, por lo menos 90 días hábiles previo su inicio de operaciones o en forma conjunta con los tiempos estipulados en los sus procesos de certificación de la DGAC.
  (b) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe esperar la notificación por escrito de la DGAC de la aprobación o las discrepancias encontradas al programa, dentro de los

60 días hábiles después de que se presentó a la DGAC la propuesta inicial o de acuerdo con los tiempos establecidos en los procesos de certificación.

(c) El operador aéreo, abastecimiento abordo agentes acreditados y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben remitir a la DGAC el programa de seguridad corregido, después de haber recibido las observaciones en un plazo de 30 días hábiles o de acuerdo con los tiempos establecidos en los procesos de certificación.

(b) Enmiendas propuestas por el operador aéreo, abastecimiento abordo, agentes acreditados, y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo:

1) La entidad interesada debe gestionar la aprobación de la enmienda requerida por su programa por lo menos con 30 días hábiles antes de su implementación, presentando en forma escrita su solicitud ante la DGAC,
2) Una vez recibida por parte de la DGAC la notificación escrita de la aprobación de la enmienda, dentro de los 15 días hábiles después de que se presentó la solicitud inicial, se podrá ejecutar la implementación.

(c) Enmiendas requeridas por este RAC. La DGAC puede enmendar cualquier programa de seguridad requerido en el RAC-17.240 si lo considera necesario para el interés público.

(d) Enmiendas de emergencia:

1) Cuando la DGAC determina que existe una emergencia que requiere de acción inmediata por afectar el interés público, notificará en forma escrita al solicitante o titular de un CO o un COA para que implemente las enmiendas requeridas y sean insertadas en sus programas de seguridad, en el plazo notificado.
2) Si el operador aéreo, abastecimiento abordo agentes acreditados o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, requieren la aplicación inmediata de una enmienda de emergencia, la DGAC considerará los fundamentos de la petición y determinará el momento de su entrada en vigor lo antes posible.
3) Una vez transcurrida la emergencia tanto la DGAC como la entidad interesada, pueden cancelar la enmienda emergente revertiendo el proceso señalado en el punto anterior.

CAPÍTULO 3
REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

RAC-17.255 Inspección de personas y equipaje

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben incluir en el programa de seguridad:

1) Requerimientos Generales. Los procedimientos para llevar a cabo la inspección de seguridad de pasajeros y equipaje de mano mediante equipos descritos en su programa de seguridad aprobado, cuando corresponda, para prevenir o impedir el transporte a bordo de las aeronaves, de cualquier arma, explosivo u otro artefacto, objeto o sustancia peligrosa, antes del ingreso del pasajero a una ZSR o el abordaje de la aeronave.

2) Inspección de personas. Cuando se realicen labores de control de acceso toda persona que deba ingresar a la ZSR será sometida, al igual que sus propiedades, a una inspección, de conformidad a los procedimientos de seguridad descritos en su programa.

3) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agentes acreditados y poseedores de área de uso exclusivo deben negar el ingreso y/o el transporte a una ZSR conforme a lo establecido por la DGAC, según corresponda, a:
   (i) Cualquier persona que se niegue a ser sometida a los controles o procedimientos de inspección de seguridad.
   (ii) Cualquier persona que se oponga o impida someter sus pertenencias a las medidas de inspección.
   (iii) Cualquier persona que parezca estar intoxicada o demuestre, por indicaciones físicas o de comportamiento, que se encuentra bajo la influencia de alcohol o drogas, de manera tal que comprometa la seguridad de la aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en el aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
   (iv) Cualquier persona que comunique información falsa que comprometa la seguridad de la aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en el aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
   (v) Cualquier persona que no respete las normas de AVSEC en el aeropuerto o a bordo de la aeronave o que no respeta las instrucciones de los oficiales de seguridad aeroportuaria o de los miembros de la tripulación.
   (vi) Considerar integrar la detección del comportamiento es las prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación.

4) Prohibiciones de armas, Incendiarias o explosivas. Excepto lo previsto en el RAC-17.290, en el RAC-17.295, no permitirá a ninguna persona ingresar a bordo de una aeronave o a una ZSR armas peligrosas, materiales incendiarios, sustancias peligrosas, explosivos y lo establecido en la lista de artículos prohibidos y restringidos.

RAC-17.260 Aceptación e inspección de equipaje de bodega

(a) Requerimientos Generales. El operador aéreo, debe adoptar medidas para asegurar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una ZSR o aeronáutica. Además, se debe asegurar que se empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos. Los procedimientos y equipos deben estar descritos en su programa de seguridad aprobado, esto con el fin de prevenir o impedir el transporte a bordo de sus aeronaves, de cualquier arma, explosivo u otro artefacto, objeto o sustancia peligrosa, en el equipaje de bodega.

(b) Aceptación. El operador del aeropuerto o el operador aéreo, deben asegurar que el equipaje de bodega que haya de transportarse a bordo de una aeronave comercial será

recibido por personal autorizado y debe protegerse contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, este volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave. Si el lugar de aceptación de equipaje de bodega es otro lugar distinto al del aeropuerto, se debe tener una aprobación de la DGAC. Lo anterior debe estar dentro del PSE, PSA y los manuales que correspondan de cada uno de los involucrados.

(c) Control. El operador aéreo debe usar procedimientos para el control del equipaje de bodega descritos en el PSE de manera que se prevenga:
   1) El transporte no autorizado de explosivos, materiales incendiarios, otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos a bordo de las aeronaves.
   2) El acceso a personas ajenas a los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizados.

(d) Negación al transporte. El operador aéreo debe negar el transporte del equipaje de bodega o propiedad de cualquier pasajero que se haya negado a la inspección de seguridad de su equipaje de bodega. Así mismo debe asegurarse de no transportar el equipaje de los pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que dicho equipaje este identificado como equipaje no acompañado y haya sido sometido a una inspección de seguridad apropiada, lo cual debe estar descrito en su PSE.

(e) Armas en equipaje de bodega. El operador aéreo no debe permitir el transporte del equipaje de bodega de un pasajero cuando este porte, un arma de fuego cargada. Para el propósito de esta sección, un arma de fuego cargada significa, un arma con municiones, o que tenga un cartucho o un detonador cargado, o pólvora en su cámara o cilindro, lista para su ignición, cualquier arma de fuego descargada, a menos que:
   1) El pasajero declare anticipadamente su intención al operador aéreo y este considere apropiado su transporte por vía aérea. El pasajero debe llenar un formulario que le dará el operador aéreo.
   2) El arma esté siendo transportada en un estuche que el operador aéreo considere apropiado para el transporte del arma descargada, por vía aérea. Debe ser una persona debidamente calificada y autorizada quien verifique que el arma esta descargada. Además, el operador del aeropuerto debe asignar un lugar seguro para la verificación de armas descargadas. Las personas autorizadas para realizar dicha verificación deben estar definidas en el PNSAC, en el PSA y el PSE.
   3) Si el arma de fuego no es una escopeta, un rifle, u otra diseñada para ser disparada apoyándola en el hombro, debe ser transportada en un estuche o equipaje de material duro cerrado con llave o cerradura de combinación; y el equipaje conteniendo el arma será transportado dentro de un área que no sea el compartimiento de la cabina de tripulación, y que además sea inaccesible a los pasajeros.
   4) Se tomen las medidas para la protección del arma desde su aceptación hasta que sea cargada a la aeronave.

(f) Cualquier explosivo o material incendiario.

(g) El operador aéreo debe disponer de zonas de almacenamiento o bodegas seguras, donde pueda guardarse el equipaje extraviado o no reclamado hasta que sea reenviado, sea reclamado o se disponga del mismo, conforme a la legislación vigente. Este equipaje debe ser inspeccionado antes de almacenarlo en las bodegas. En el caso de que el operador aéreo no disponga de dichas bodegas, el equipaje deberá ser custodiado en todo momento.

(h) El operador aéreo, y el agente acreditado deben adoptar medidas para asegurar que los envíos presentados como equipaje por servicios de mensajería para su transporte en aeronaves de pasajeros se sometan a una inspección de seguridad conforme al PSE.

(i) El operador aéreo, debe asegurar que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave de transporte aéreo comercial, a menos que la DGAC haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

(j) El operador aéreo debe asegurar que se transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con los procedimientos establecidos, y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el operador aéreo. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo. El operador aéreo debe efectuar el cotejo entre el equipaje y pasajeros que viajan en ese vuelo y asegurarse que el equipaje de bodega es:
    1) Inspeccionado acorde con los procedimientos descritos en el PSE; o,
    2) Inspeccionado por medio de equipo de inspección o sistema de inspección.

(k) El operador del aeropuerto y el operador aéreo deben informar y coordinar de inmediato con la DGAC y autoridades competentes cuando conozca sobre la existencia o presencia de equipaje no identificado y objetos sospechosos en su aeronave o en su área de operación. Después de que las autoridades competentes establecidos en el PNSAC inspeccione este equipaje y compruebe que no es un riesgo para las operaciones, este equipaje debe ser almacenado en una zona segura de acuerdo con la legislación vigente.

(l) El operador aéreo debe establecer inspecciones adicionales para los pasajeros y equipaje de bodega, según lo indicado en el PNSAC y PSE, estas inspecciones adicionales se aplicarán según el nivel de amenaza emitida por el Estado.

RAC-17.265 Aceptación e inspección de la carga, correo y otros artículos

(a) Requerimientos generales. El operador aéreo debe:
    1) Asegurarse que su agente acreditado que participa en la aplicación de controles de seguridad de la carga, correo y otros artículos, haya cumplido con el proceso de acreditación ante la DGAC.
    2) Asegurarse de no transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones del transporte aéreo comercial a menos que, hayan sido objeto de inspección y/o

controles de seguridad efectivos, por parte de un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad aprobada por la DGAC, como lo establece la normativa nacional. La carga y correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por la DGAC, no puedan confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

3) Emplear procedimientos, instalaciones y equipos descritos en el PSE para prevenir y determinar el transporte no autorizado de explosivos o materiales incendiarios a bordo de aeronaves, en la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el suministro abordo y piezas de repuesto que transporta.

(b) Control. El operador aéreo debe asegurar que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial, estén protegidos de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplican los controles de seguridad hasta la salida de la aeronave, esto también con el fin de prevenir y/o detectar:

1) El transporte de explosivos o materiales incendiarios no autorizados.
2) El acceso por personas ajenas a los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizado.
3) En caso de que la carga y el correo hayan sido desatendidos, deben ser sometidos a inspección.

(c) El operador aéreo, debe asegurar que la carga y el correo de alto riesgo se le apliquen medidas reforzadas para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

(d) Negación al transporte. El operador aéreo negará el transporte de la carga, encomiendas de mensajerías o por expreso, correo, el suministro abordo, y piezas de repuesto, cuyo agente acreditado o expedidor reconocido no permita la inspección de la carga de acuerdo con el subpárrafo (a) de esta sección.

(e) El operador aéreo debe emplear procedimientos, instalaciones y equipos descritos en el PSE para asegurar que el aprovisionamiento de abordo, los suministros a bordo, piezas de repuesto, material de la compañía (COMAT por sus siglas en inglés) y correo de la compañía (COMAIL por sus siglas en ingles) que deban ser transportados en vuelos comerciales, se sometan a controles de seguridad apropiados y se proteja desde ese momento hasta que sean cargados en la aeronave. Esto con el fin de prevenir:

1) El transporte de explosivos o materiales incendiarios no autorizados.
2) El acceso por personas ajenas a los empleados del operador aéreo o personal debidamente autorizados.

(f) El operador aéreo debe asegurar que los controles de seguridad que deben aplicarse a la carga y el correo que se transporten en aeronaves exclusivamente de carga se basen en una evaluación de riesgos de seguridad, esta evaluación debe ser realizada por las autoridades competentes.

(g) El operador aéreo debe establecer inspecciones adicionales para la carga y correo, según lo indicado en el PNSAC, estas inspecciones adicionales variaran de acuerdo con el nivel de amenaza emitida por el Estado.

(h) El operador aéreo se debe asegurar que la carga y correo hayan sido objeto de confirmación y constatación, y que cuente con una declaración de seguridad, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura.

(i) Si un envío de carga o correo, que ha sido objeto de controles e inspecciones de seguridad, se encuentra desatendido, o bien, ha sido expuesta a una interferencia no autorizada, debe ser sometido a una reinspección antes de ser embarcado en la aeronave.

(j) El operador aéreo debe asegurar que la carga y correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados y aprobados en la normativa nacional, antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial.

(k) El operador aéreo debe asegurar de que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método(s) apropiado(s), aprobados por la DGAC y teniendo en cuenta el carácter del envío.

(l) El operador aéreo debe establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.

RAC-17.270 Uso de equipo detector de metales tipo pórtico

El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedor de un acuerdo de área de uso exclusivo no podrá emplear equipo detector de metales a menos que este autorizado en su PSE por la DGAC. Estos equipos deben ser controlados y calibrados por personal calificado.

RAC-17.275 Uso de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedor de un acuerdo de área de uso exclusivo y agente acreditado, no puede emplear equipos o sistemas de inspección para inspeccionar artículos o personas, a menos que cumpla con:
   1) Previo al ingreso de este equipo al país se debe hacer la solicitud a la DGAC y al Ministerio de Salud, incluyendo la información técnica generada por el fabricante, lo anterior con el propósito de comprobar que el equipo cumple con la regulación nacional establecida.
   2) La utilización de dispositivos especiales para realizar las pruebas de ensayo del equipo de inspección cada vez que se enciende para su funcionamiento, este sistema de pruebas debe estar aprobado por la DGAC y establecido en su programa de seguridad.

(b) Cada 12 meses se debe realizar una prueba de radiación, para verificar que su funcionamiento cumple con los parámetros establecidos por el Ministerio de Salud. La empresa como el equipo que se utiliza para medir la radiación debe ser aceptado o aprobado por el Ministerio de Salud y la DGAC.
   1) Los registros se deben enviar a la DGAC, una vez se realicen las pruebas.

(c) El operador aéreo, abastecimiento abordo poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, no pueden utilizar un equipo o sistema de inspección de artículos y personas en forma inmediata después de que el equipo fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro, hasta tanto no se realice una prueba de ensayo para determinar el rendimiento establecido para estos equipos, demostrando que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.

(d) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, no deben utilizar un equipo o sistemas de inspección de artículos y personas que resulte con un reporte de discrepancia.

(e) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado, no deben utilizar un equipo o sistemas de inspección de artículos y personas a no ser que exista un letrero ubicado en un lugar visible del punto de inspección que advierta a los personas que sus artículos serán inspeccionados mediante la tecnología que se va a utilizar. Los pasajeros pueden solicitar que sus pertenencias puedan ser inspeccionado manualmente a fin de evitar su daño.

(f) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado deben mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de ensayo o radiación más recientes, establecidas en los párrafos (a) y (b) de esta sección y debe tenerlos a disposición para inspección por parte de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la DGAC, en sus oficinas principales.

(g) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agente acreditado que realiza las funciones de inspección, que implique la interpretación de imágenes, realice una rotación después de haber estado durante 30 minutos continuos operando el equipo. Esta persona no debe reanudar la misma tarea en un periodo mínimo de 60 minutos. Lo anterior debe estar especificado en su programa de seguridad.

(h) El tiempo máximo en el puesto de trabajo de un operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, no debe exceder la jornada laboral establecida por la legislación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

(i) El personal de seguridad, debe tener el descanso mínimo, después de cada jornada laboral, de acuerdo a lo dispuesto en la legislación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

RAC-17.280 Personal operador de inspección de artículos y personas.

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados deben seleccionar y emplear para realizar funciones de inspección a personal que cumpla las cualificaciones y requisitos establecidas en el PNISAC.

(b) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo deben asegurar que, todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil comprendan la evaluación de las competencias que deben adquirirse y mantenerse en la instrucción inicial y recurrente, para el personal que desempeñara tareas de controles de seguridad, inspección de seguridad de pasajeros, de equipaje de mano, de bodega, carga y correo, posea todas las competencias requeridas para desempeñar esas funciones de conformidad con los requerimientos establecidos en el PNISAC.

(c) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de áreas de uso exclusivo deben asegurarse de que, el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de operador de máquina de rayos X para la inspección de seguridad de equipaje de mano y de bodega, carga y correo tenga aprobado el curso básico de seguridad y obtenga una instrucción en aula de conformidad con los requerimientos establecidos en el PNISAC.

(d) Excepcionalmente, se puede utilizar a una persona, que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico de seguridad aeroportuaria AVSEC aprobado por la DGAC, para llevar a cabo funciones de seguridad, durante su entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT), bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no puede tomar decisiones como tampoco ingresar sola a una ZSR o a las aeronaves sujetas a inspección o verificación de seguridad.

(e) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de áreas de uso exclusivo no pueden permitir a ninguna persona efectuar labores de revisiones e inspecciones de seguridad, a menos que esté al día con la certificación emitida por la DGAC.

(f) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de áreas de uso exclusivo deben mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal de inspección de conformidad con el PNISAC y la normativa nacional.

(g) Los entrenamientos recurrentes para el curso básico AVSEC, deben incluir como mínimo, el manejo de detectores de metales, inspección física de pasajeros y equipajes y el reconocimiento de armas, explosivos, incendiarios y otros objetos no autorizados que afecten la seguridad, de conformidad a lo establecido en el PNISAC. Estos entrenamientos se darán cada 12 meses y deben ser impartidos por un instituto o instructores aceptados y/o certificados por la DGAC.

(h) El entrenamiento recurrente para el curso de operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de equipos y personas se impartirá con aquellos equipos en los cuales se vaya a operar y de conformidad con lo establecido en el PNISAC. El entrenamiento recurrente se dará cada 12 meses y debe ser impartido por un instituto o instructores certificados por la DGAC.

(i) La DGAC actualizará regularmente los contenidos de estos cursos de acuerdo con el PNISAC y distribuirá a los instructores o institutos certificados. Las pruebas de

verificación de conocimientos de estos cursos serán aplicadas por los instructores certificados por la DGAC o por los inspectores de la Unidad AVSEC, de acuerdo con los contenidos de los cursos aprobados por la DGAC.

(j) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado y poseedores de área de uso exclusivo deben establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado y de las empresas que haya subcontratado en la implementación de medidas AVSEC. Igualmente, debe mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes a disposición de la DGAC. Estas verificaciones se deben realizar cada año.

RAC-17.285 Coordinadores de seguridad

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo , agente acreditado o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben establecer un coordinador de seguridad principal y los suplentes que consideren necesarios, quienes serán los contactos primarios para actividades y comunicaciones relacionadas a la seguridad ante la DGAC.

(b) El operador aéreo, debe establecer un coordinador de seguridad en tierra en cada vuelo, este será el responsable de implementar las medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el programa de seguridad descrito en el RAC-17.240 que debe incluir y velar por:
   1) La revisión de todas las actividades relacionadas con el cumplimiento y la efectividad de este RAC, el PSE y las directivas de seguridad vigentes.
   2) Acciones correctivas inmediatas, que deben iniciarse contra aquellas actividades que no estén cumpliendo con lo definido en el PSE y las directivas de seguridad aplicables. En los casos, en que dichas actividades estén siendo proveídas por un contratista o el personal de seguridad, el responsable es el operador aéreo. El operador aéreo debe coordinar con la DGAC, para la asistencia que corresponda a tales acciones correctivas.

(c) El operador aéreo debe designar al piloto al mando, como el coordinador de seguridad en vuelo, en la aplicación de tareas específicas de acuerdo con lo requerido en el PSE.

(d) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo no podrá designar una persona como coordinador de seguridad, a menos que haya completado el entrenamiento establecido en el PNISAC.

RAC-17.290 Transporte de armas

(a) El operador aéreo no podrá permitir a persona alguna portar consigo o de forma accesible entre los artículos de su propiedad, un arma oculta o al descubierto a bordo de las aeronaves, para lo cual requiere una inspección de seguridad, excepto que:
   1) Sea un agente de mantenimiento del orden público u otra persona autorizada a aportar armas a bordo de una aeronave, actuando en cumplimiento de su deber, cuente con una autorización especial de conformidad con la legislación de los Estados interesados.

2) La persona portadora del arma debe tenerla accesible, en concordancia con el desempeño de sus actividades, o de otra manera, debe ser declarada, asegurada y entregada en los mostradores del operador aéreo a la autoridad competente para asegurar que , el arma esté descargada antes del abordaje.
3) Se considerarán las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.

(b) El operador aéreo debe ser notificado sobre el vuelo en el cual la persona armada intenta transportar el arma, incluso oficiales de seguridad de a bordo, en casos de emergencia por lo menos una hora antes de la salida, antes de abordar una aeronave. La persona armada debe identificarse ante el operador aéreo y la autoridad competente con la identificación, que incluya una fotografía clara con su firma, además de la autorización del Estado de origen y destino que autoriza la portación de armas. Un uniforme, una insignia, o un distintivo similar no puede ser utilizado como único medio de identificación. Este tipo de viaje solo se permitirá después de que todos los Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto con los Estados de origen, tránsito y/o destino.

(c) El operador aéreo debe:
1) Asegurarse de que la persona armada, está familiarizada con los procedimientos de manejo de armas, antes de que dicha persona aborde una aeronave, haciendo constar esta información en un formulario específicamente diseñado para tal efecto y firmado por el involucrado, para descargo del operador aéreo.
2) Asegurarse de que la identidad de la persona armada sea de conocimiento de la jefatura de aeropuerto de la Seguridad aeroportuaria, y por el empleado de turno de seguridad, dependiente del operador aéreo o dependiente del operador del aeropuerto, quien realiza tareas de control de seguridad para el abordaje a una aeronave.
3) Notificar al piloto al mando y a miembros apropiados de la tripulación, que a bordo se encuentran una (o varias) persona (s) autorizada (s) para portar armas, también la cantidad y su exacta ubicación dentro la aeronave. De la misma manera se debe asegurar que toda persona o personas armada(s) autorizada(s) sean notificada(s) que existe(n) otra(s) persona(s) armada(s) abordo de la misma aeronave. Registros de dicha notificación deben ser mantenidos por el operador aéreo.
4) El coordinador de seguridad debe comunicar la información de los subpárrafos (a)(1) y (a)(2) a los operadores de los vuelos de conexión en que debe continuar el oficial que porta el arma.

(d) El operador aéreo no podrá servir bebidas alcohólicas a una persona que tiene acceso a un arma, tampoco dicha persona podrá ingerir ninguna bebida alcohólica mientras esté a bordo de la aeronave.

(e) Los subpárrafos (a) y (b) de esta sección, no se aplican al transporte de armas pertenecientes a los oficiales en cumplimiento de la Ley, si se cumple con las siguientes condiciones:

1) Que ningún arma esté cargada y todos los cerrojos de dichas armas estén aseguradas en posición abierta; debe ser una persona debidamente calificada y autorizada que verifique que el arma esté descargada, además se debe designar un lugar para que la autoridad competente verifique que el arma esté descargada. En este lugar debe haber sacos de arena, u otros dispositivos de seguridad apropiados para tal verificación y debe estar consignado en el PSE incluyendo los procedimientos de protección desde su aceptación hasta ser cargado en la aeronave.
2) Solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.
3) Llenar y entregar un formulario de transporte de armas al operador aéreo en el mostrador antes de que pase el punto de inspección.
4) En los vuelos ingresando a Costa Rica, cuando el pasajero haya declarado el transporte de armas de fuego, el explotador de la aeronave deberá comunicar anticipadamente a la Unidad de Seguridad Aeroportuaria de SVA, el transporte de la misma a bordo de la aeronave, una vez que así sea aceptado en el país de origen.

(f) El operador aéreo además debe:
1) Asegurarse que su PSE cuente con un procedimiento escrito para garantizar el transporte seguro de armas de fuego permitidas, que deseen ser ingresadas a territorio nacional por vía aérea, bajo el procedimiento de importación ocasional y directa, por toda persona física o jurídica, en cumplimiento a la Ley y Reglamento de armas y explosivos del Ministerio de Seguridad Pública.
2) Asegurarse que su PSE cuente con un procedimiento escrito para garantizar la recepción de armas de fuego permitidas para uso deportivo que deseen ser ingresadas a territorio nacional por vía aérea, bajo el procedimiento de importación temporal, en cumplimiento a la Ley y Reglamento de armas y explosivos del Ministerio de Seguridad Pública.
3) Notificar en la estación de origen al pasajero sobre los requerimientos del Estado de Costa Rica para el transporte e ingreso de armas de fuego permitidas, mencionadas anteriormente en el punto (1) y (2); además deberá garantizar el cumplimiento de estos requerimientos previo al traslado de dichas armas.
4) Al arribo a Costa Rica el explotador de la aeronave deberá de custodiar el equipaje que contiene el arma y entregarlo al pasajero en presencia de la autoridad de la Unidad de Seguridad Aeroportuaria SVA y/o la autoridad aduanera para la verificación de la documentación que autorice la portación y el ingreso al país, según se establece en el punto (e) del (1) al (3). Lo anterior también aplica para vuelos en transbordo.

RAC-17.295 Transporte de personas sometidas a procedimiento judicial o administrativo bajo control de oficiales armados en cumplimiento de la ley

(a) El operador aéreo definirá en su PSE las medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en la que se transporten pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

(b) Esta sección aplica a:

1) El transporte de personas sometidas a procedimiento judicial o administrativo, escoltadas por un oficial armado de la autoridad competente que corresponda en cumplimiento de la Ley.
2) Esta sección no aplica a la escolta de pasajeros no violentos bajo custodia de la autoridad que corresponda o su similar de otro Estado, siempre y cuando no estén armados los custodios.

(c) Para los propósitos de esta sección:
1) Persona bajo proceso judicial o administrativo de alto riesgo; se refiere a aquella persona que es de alto riesgo de escaparse, así determinado por la autoridad competente que corresponda en cumplimiento de la Ley y que está descontando una pena o que haya cometido un crimen violento.
2) Persona bajo proceso judicial o administrativo de bajo riesgo; se refiere a cualquier persona que no haya sido determinado como de alto riesgo por parte de la autoridad competente que corresponda en cumplimiento de la Ley.

(d) El operador aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte la autoridad competente en cumplimiento de la Ley y que portan arma, además de cumplir con el RAC-17.290, a menos que cumpla con los siguientes requerimientos:
1) La entidad encargada y responsable por el control del pasajero haya determinado si la persona es de alto o bajo riesgo.
2) El operador aéreo no debe abordar más de una persona escoltada de alto riesgo en una aeronave, a no ser que la DGAC lo autorice.

(e) El operador aéreo no permitirá el transporte a bordo de una aeronave de una persona bajo control y proceso judicial o administrativo por parte de una autoridad competente autorizada por el Estado con oficiales armados, a menos que:
1) Como mínimo un oficial armado de una autoridad competente autorizada por el Estado, debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de 4 horas o menos. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por un oficial armado de una autoridad competente autorizada por el Estado.
2) Como mínimo dos oficiales armados de una autoridad competente autorizada por el Estado, debe escoltar y controlar a la persona considerada de bajo riesgo para un vuelo itinerado de más de 4 horas. No más de dos pasajeros considerados de bajo riesgo serán escoltados por dos oficiales armados de la autoridad competente autorizada por el Estado.
3) Pasajeros considerados de alto riesgo. Para un pasajero considerado de alto riesgo debe estar escoltado por al menos dos oficiales armados de la autoridad competente en cumplimiento de la Ley. Ningún otro pasajero sometido a proceso judicial o administrativo de alto riesgo puede estar bajo el control de estos oficiales.

(f) La autoridad que corresponda debe:
1) Notificar al operador aéreo y este a su vez a la jefatura de los oficiales de seguridad aeroportuaria y autoridad competente que corresponda, con 24 horas de anticipación

y una hora antes de la salida itinerada del vuelo al piloto al mando, o en caso contrario, lo antes posible, la siguiente información:
(i) La identidad del pasajero a ser transportado bajo escolta.
(ii) La condición de riesgo del pasajero a ser transportado bajo escolta.
(iii)Ubicación de su asiento.

2) Presentarse en los mostradores del operador aéreo al menos con una hora de anticipación a la hora itinerada de salida del vuelo.
3) Debe asegurarle al operador aéreo, antes de la salida del vuelo, que el pasajero a ser transportado bajo escolta ha sido inspeccionado y revisado y que no porta consigo, ni en sus pertenencias, ningún artículo que pueda emplear como un arma que se pueda considerar peligrosa o letal.
4) El pasajero a ser transportado bajo control debe estar sentado entre los oficiales de la autoridad competente que corresponda, en forma aislada.
5) Los oficiales de la autoridad competente que corresponda deben acompañar al pasajero a ser transportado bajo escolta en todo momento y mantenerlo bajo control durante el tiempo en que se encuentre a bordo de la aeronave.

(g) El operador aéreo no transportará a ningún pasajero bajo escolta de oficiales armados de la autoridad competente que corresponda, a menos que:
1) El pasajero bajo control sea abordado antes de que aborden los demás pasajeros regulares y salir después que todos los pasajeros regulares hayan desabordado.
2) El pasajero bajo control permanezca sentado en un lugar que no este, próximo o directo a una sala de pasajeros regulares o salida, y cuando sea posible, el operador aéreo debe asignar al pasajero bajo escolta, los últimos asientos de la cabina de pasajeros.

(h) El operador aéreo que transporte a un pasajero bajo control judicial o administrativo, escoltado por oficiales armados de la autoridad competente que corresponda, así como a los mismos oficiales, no se les puede servir:
1) Comidas o bebidas en utensilios metálicos.
2) Bebidas alcohólicas.

(i) El operador aéreo debe incluir en su programa de seguridad aprobado los procedimientos para mantener la seguridad a bordo de sus aeronaves en las que viajen pasajeros sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

RAC-17.300 Seguridad de las aeronaves e instalaciones

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo , poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados deben llevar a cabo los procedimientos y utilizar los equipos e instalaciones descritos dentro del PSE, para desarrollar las siguientes funciones:
1) Prohibir el acceso de personas o artículos no autorizados a la aeronave o instalaciones de la siguiente manera:

(i) Controles de acceso en cada uno de los compartimentos de carga de la aeronave que se encuentren abiertos o en operación, llevando por escrito un registro de quienes ingresan.
(ii) Control de acceso a la cabina de la aeronave, llevando por escrito un registro de quienes ingresan.
(iii) En los casos anteriores las personas deben ser sujetas a una inspección con detectores de metales manual y corporal o cacheo, por personal debidamente capacitado, queda exento de esta inspección el personal establecido en el PSE y la normativa nacional.
(iv) Las aeronaves que se encuentren en pernocta deben ser selladas y/o custodiadas en sus compartimentos y puertas que pudieran ser accesibles. En el caso de que la aeronave se encuentre en una posición en donde las condiciones de iluminación y CCTV sean inadecuadas, el operador aéreo debe sellar y asignar un custodio.
(v) Cualquier cambio de estos procedimientos debe ser consultado previamente con la Unidad AVSEC de la DGAC.

2) Controlar el acceso e inspeccionar el ingreso de personas, sus pertenencias y vehículos a las ZSR de las instalaciones de: abastecimiento abordo, poseedores de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados de carga y correo.

3) Supervisión adecuada de la circulación de personas hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a las aeronaves, de la siguiente manera:
(i) Control del perímetro de la aeronave, llevando por escrito un registro de quienes ingresan al perímetro de la aeronave, sin desatender lo establecido en el punto (1) (i) arriba mencionado.

4) Asegurarse de que el equipaje transportado en la aeronave ha sido inspeccionado por un agente de seguridad del operador aéreo u otro designado por el operador del aeropuerto y que verifique que el despacho de bienes personales o carga a bordo de la aeronave, haya sido entregado por un agente acreditado por el operador aéreo y no por particulares.
5) Asegurarse que la carga y el correo se sometan a controles de seguridad apropiados comprendida la inspección, cuando sea factible, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros.
6) Llevar a cabo las verificaciones de seguridad de la aeronave de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves. La determinación de si resulta apropiado realizar una verificación o una inspección de seguridad de la aeronave se basará en una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades competentes. Estas aeronaves deben estar protegidas de interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida. Todo operador aéreo debe asegurar que se disponga a bordo de la aeronave de una lista de verificación de seguridad de la aeronave, una lista de inspección de seguridad de la aeronave y una lista de búsqueda de artículos sospechosos abordo de la aeronave. Estas listas deben contener los procedimientos de notificación y acción en caso de

detectarse artículos sospechosos, sustancias peligrosas o indicios de sabotaje. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSE.

7) Impedir el transporte de carga, correo, paquetes de mensajería por expreso en vuelos de pasajeros, a menos que los artículos hayan sido entregados por medio de un agente acreditado.
8) Tomar medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarcan de las aeronaves en tránsito, se retire de la aeronave o maneje de otro modo apropiado, antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales. Estas medidas deben ser incluidos en el PSE.
9) Medidas apropiadas para asegurar que durante el vuelo se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. Cada aeronave debe estar provista de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta debe cerrarse con llave. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSE.
10) Asegurar que el suministro de abordo, las piezas de repuesto, COMAT y COMAIL que deban ser transportados en la aeronave se sometan a controles de seguridad apropiados.
11) Asegurar que durante el vuelo se puedan realizar cotejo de equipaje de mano y pasajero cuando existan sospechas de armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas. El operador aéreo debe establecer los procedimientos de cotejo de equipajes en vuelo en su PSE.
12) Durante operaciones en posiciones remotas el operador aéreo debe escoltar a los pasajeros desde y hacia sus aeronaves. Para tal fin debe emplear un agente por cada 30 pasajeros.
13) Asegurar que se establezcan controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas no estén en ZSR y/o áreas aeronáuticas.
14) Proteger las unidades móviles que brindan servicios a las aeronaves contra actos de interferencia ilícita cuando estas no estén prestando servicio a las operaciones aeronáuticas, mediante sistemas de vigilancia física, electrónica u otro medio debidamente aprobado por la DGAC.
15) Si una aeronave, que ha sido objeto de una inspección o verificación de seguridad, se encuentra desatendida o bien, si ha sido expuesto a una interferencia no autorizada se debe realizar una inspección de seguridad.

RAC-17.305 Acuerdos de áreas de uso exclusivo

(a) El operador aéreo, o poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo debe seguir lo descrito en el RAC-17.145 y cumplir con los términos del acuerdo.

(b) Debe establecer en su programa de seguridad los límites, dimensiones y ubicación del área exclusiva acordada con el operador del aeropuerto.

(c) Debe entregar a solicitud de la DGAC copia del "Acuerdo de Uso de Área Exclusivo" acordado con el operador del aeropuerto.

RAC-17.310 Sistemas de identificación en áreas de uso exclusivo aprobadas

(a) Los poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo, deben seguir un sistema de identificación del personal que labora o que requiera ingresar a las áreas de uso exclusivos bajo su control. Este sistema de identificación únicamente permitirá la permanencia en el área de uso exclusivo.

RAC-17.315 Entrenamiento para coordinadores de Seguridad.

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, agentes acreditados y poseedores de áreas de uso exclusivo únicamente pueden designar como coordinador de seguridad al personal que haya completado satisfactoriamente el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aprobado por la DGAC, lo anterior basado en los requerimientos del PNISAC.

(b) El operador aéreo únicamente puede designar a un coordinador de seguridad en vuelo a una persona que haya completado satisfactoriamente el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aprobado por la DGAC o cualquier otro entrenamiento de instrucción aceptado por la DGAC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la DGAC.

(c) Todo operador aéreo debe establecer y mantener un programa de instrucción aprobado por la DGAC, que permita que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita:
   1) El operador aéreo debe prever de medios especializados para atenuar y orientar el efecto de explosivos a fin de utilizarlos en el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba en la aeronave.

(d) El operador aéreo también debe establecer y mantener un programa de instrucción para familiarizar a los coordinadores de seguridad con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipo, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de actos de interferencia ilícita.

(e) El entrenamiento inicial descrito en los párrafos (a), (b), (c) y (d) debe ser respaldado anualmente por entrenamiento recurrente como lo específica el programa de seguridad.

RAC-17.320 Entrenamiento y conocimiento del personal con tareas relacionadas a la seguridad

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, no pueden designar personal para realizar labores de seguridad concernientes en su programa de seguridad descrito en el RAC-17.240, a menos que haya recibido el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aprobado por la DGAC o cualquier otro entrenamiento de instrucción aceptado por la DGAC, así mismo el instituto o los instructores deben ser certificados, aceptados y aprobados por la DGAC.

(b) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, deben asegurar que el personal designado para realizar labores en sus operaciones relacionadas a la seguridad cumple con los requerimientos de este RAC, de las circulares de asesoramiento y directivas de seguridad vigentes, en sus programas de seguridad del RAC-17.240 y el PSA, en los casos que corresponda, para poder ejecutar dichas labores.

CAPÍTULO 4
AMENAZAS Y RESPUESTA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

RAC-17.325 Planes de contingencia

(a) El operador del aeropuerto debe tener un Plan de Contingencia para todo incidente ante un acto de interferencia ilícita, e incluirlo en su programa de seguridad, según las disposiciones en el PNSAC, estos planes de contingencia deberán revisarse con regularidad.

(b) Los Planes de Contingencia deben asegurar que la información contenida en ellos sea verdadera y actualizada, y que las personas responsables de su implementación sean notificadas de los cambios. Participar en los ejercicios de Planes de Contingencias realizados por el operador del aeropuerto según lo descrito en el PSA.

RAC-17.330 Manejo de incidentes y amenazas

(a) En vuelo. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad en vuelo de una aeronave, el operador aéreo debe notificar inmediatamente:
   1) A la dependencia de Control de Tránsito Aéreo respectiva, esto con el fin de permitir a la dependencia de ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito aéreo que puedan surgir con otras aeronaves. El operador debe indicar a la dependencia de ATS lo siguiente:
      (i) Toda circunstancia significativa relacionada con la amenaza.
      (ii) Cualquier desviación del plan de vuelo actualizado.

   2) Al operador del aeropuerto.
   3) A los coordinadores de seguridad en tierra y en vuelo descritos en el RAC-17.275.
   4) Asegurarse que el coordinador de seguridad en vuelo informe a los miembros de la tripulación de la amenaza, evaluación y medidas a ser implementadas.

(b) Inspección. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad en vuelo de una aeronave, el operador aéreo debe permitir a las autoridades competentes la inspección de la(s) aeronave(s) bajo sospecha para determinar la presencia o existencia de cualquier explosivo o material incendiario, mediante lo siguiente:
   1) En caso de que la aeronave este en tierra, realizar la inspección de seguridad antes de que inicie cualquier otro vuelo según lo establecido en el programa de seguridad y desembarcar inmediatamente a los pasajeros e iniciar la inspección de la aeronave.
   2) En caso de que la aeronave este en vuelo, realizar la inspección de seguridad antes de que aterrice según lo establecido en el programa de seguridad y notificar al piloto al

mando de la información pertinente y disponible para que las medidas de emergencia sean adoptadas.

(c) Instalaciones. Después de recibir o conocer de una amenaza específica a la seguridad de una instalación, se debe informar al operador del aeropuerto y a las autoridades competentes.

(d) Notificación. Después de recibir o conocer cualquier amenaza de bomba en contra de una aeronave en vuelo o instalación, o sospecha o acto de apoderamiento ilícito, criminal o de violencia, o sabotaje, el operador aéreo debe remitir lo más pronto posible un informe escrito a la DGAC.

RAC-17.335 Directivas de seguridad y Circulares de Asesoramiento

(a) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedor de un acuerdo de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados por medio de la DGAC puede recibir circulares de información para notificar situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la DGAC determine qué medidas adicionales de seguridad son necesarias para responder a amenazas percibidas o especificas contra la aviación civil, emitirá Directivas de seguridad que serán medidas de cumplimiento obligatorio. De la misma manera, la DGAC puede emitir circulares de asesoramiento las cuales proveerán guías y orientación para la implementación de medidas de seguridad de la aviación.

(b) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados deben cumplir con cada directiva de seguridad emitida por la DGAC en el tiempo de efectividad de la directiva.

(c) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, que reciben una directiva de seguridad deben:
1) Comunicar sobre su recepción a la DGAC.
2) Dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad comunicar por vía escrita el mecanismo para la implementación de las medidas descritas en la directiva de seguridad.

(d) En caso de que el operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, no pueda implementar medidas para cumplir con una directiva de seguridad, puede enviar un método alternativo dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad para su aprobación por parte de la DGAC.

(e) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, deben enviar a la DGAC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las directivas de seguridad. La DGAC puede enmendar una directiva de seguridad o circular de asesoramiento con la información recibida. No obstante, lo antes indicado, dicha retroalimentación no afecta la fecha de efectividad de la directiva de seguridad.

(f) El operador aéreo, abastecimiento abordo, poseedores de acuerdos de áreas de uso exclusivo y agentes acreditados, deben:
   1) Darle acceso o uso de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento únicamente a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer de las medidas o información contenida en las mismas.
   2) Negar la distribución de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento a aquellas personas distintas a las descritas en el (f) (1). anterior sin la autorización escrita de la DGAC.

SUBPARTE E
EMPRESAS DE SEGURIDAD PRIVADA

CAPÍTULO 1 GENERALIDADES

RAC-17.340 Aplicabilidad y normas generales

(a) Esta parte establece los requerimientos para las empresas de seguridad privada que realizan las siguientes funciones:
   1) Seguridad de las aeronaves.
   2) Seguridad del equipaje de mano y de bodega.
   3) Seguridad de la carga y correo.
   4) Seguridad de pasajeros.
   5) Seguridad de ZSR.
   6) Seguridad de provisiones, suministros y piezas de repuesto de los operadores aéreos.

(b) El titular de un CO que brinde servicios de seguridad de la aviación en las ZSR dentro de las instalaciones de los aeropuertos, aeronaves, otras áreas afines y que tenga contacto con pasajeros, equipajes, carga y correo, suministros y otros, debe:
   1) Cumplir con las normativa y regulación nacional emitida por la DGAC, así como acatar la autoridad de sus inspectores AVSEC durante el cumplimiento de sus funciones.
   2) Contar con un CO en la modalidad de Servicios de Asistencia Técnica en Tierra emitido por la DGAC.
   3) Contar con la licencia vigente del Ministerio de Seguridad Pública.
   4) Ajustarse a las funciones aprobadas por la DGAC, para brindar el servicio de seguridad.
   5) Asegurarse que el personal involucrado con la seguridad esté familiarizado y cumpla con los requerimientos pertinentes del programa de seguridad aprobado e instruido al personal previamente al inicio de sus funciones.
   6) Conocer y cumplir con lo señalado en el PSA, Programa de Seguridad del operador aéreo, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (AVSEC) y la normativa DGAC vigente.
   7) Aportar copia de los carnets de policía auxiliar vigentes, del personal asignado en las instalaciones aeroportuarias.
   8) Cumplir con las disposiciones de este RAC.

CAPÍTULO 2
PROGRAMA DE SEGURIDAD

RAC-17.345 Reservado

CAPÍTULO 3
REQUERIMIENTOS Y PROCEDIMIENTOS DE SEGURIDAD

RAC-17.350 Inspección de personas y equipaje

En caso de que aplique, la empresa de seguridad privada deberá cumplir con los requerimientos de seguridad establecidos por el operador aéreo, abastecimiento abordo, agente acreditado, en el programa de seguridad de las entidades a les cuales les brinda el servicio.

RAC-17.355 Control e inspección de equipaje de bodega

En caso de que aplique, la empresa de seguridad privada deberá cumplir con los requerimientos de seguridad establecidos por el operador aéreo, en el programa de seguridad de la aerolínea a la cual le brinda el servicio.

RAC-17.360 Control e inspección de la carga, correo y otros artículos

En caso de que aplique, la empresa de seguridad privada deberá cumplir con los requerimientos de seguridad establecidos por el operador aéreo y agente acreditado, en el programa de seguridad de la entidad a la cual le brinda el servicio.

RAC-17.365 Uso de equipo detector de metales tipo pórtico

La empresa de seguridad privada no podrá emplear equipo detector de metales a menos que este autorizado por la DGAC en el PSE de la entidad a la cual le brinda el servicio. Estos equipos deben ser controlados y calibrados por personal calificado.

RAC-17.370 Uso de equipos de inspección o de los sistemas de inspección de artículos y personas

(a) La empresa de seguridad privada, no puede emplear equipos o sistemas de inspección para inspeccionar artículos o personas, a menos que cumpla con:
   1) Previo al ingreso de este equipo al país se debe hacer la solicitud a la DGAC y al Ministerio de Salud, incluyendo la información técnica generada por el fabricante, lo anterior con el propósito de comprobar que el equipo cumple con la regulación nacional establecida.
   2) La utilización de dispositivos especiales para realizar las pruebas de ensayo del equipo de inspección cada vez que se enciende para su funcionamiento, este sistema de pruebas debe estar aprobado por la DGAC.

(b) Cada 12 meses se debe realizar una prueba de radiación, para verificar que su funcionamiento cumple con los parámetros establecidos por el Ministerio de Salud. La empresa como el equipo que se utiliza para medir la radiación debe ser aceptado o aprobado por el Ministerio de Salud y la DGAC:
(a) Los registros se deben enviar a la DGAC, una vez se realicen las pruebas.

(c) La empresa de seguridad privada no puede utilizar un equipo o sistema de inspección de artículos y personas en forma inmediata después de que el equipo fue inicialmente instalado, o después que haya sido trasladado de un lugar a otro, hasta tanto no se realice una prueba de ensayo para determinar el rendimiento establecido para estos equipos, demostrando que el sistema cumple con los parámetros de funcionamiento establecidos por el fabricante y aceptados por la DGAC.

(d) La empresa de seguridad privada no debe utilizar un equipo o sistemas de inspección de artículos y personas que resulte con un reporte de discrepancia.

(e) La empresa de seguridad privada debe mantener al menos una copia del registro de los resultados de las pruebas de ensayo o radiación más recientes, establecidas en los párrafos (a) y (b) de esta sección y debe tenerlos a disposición para inspección por parte de la Unidad AVSEC o el personal autorizado por la DGAC, en sus oficinas principales.

(f) La empresa de seguridad privada que realiza las funciones de inspección, que implique la interpretación de imágenes, debe realizar una rotación después de haber estado durante 30 minutos continuos operando el equipo. Esta persona no debe reanudar la misma tarea en un periodo mínimo de 60 minutos. Lo anterior debe estar especificado en el programa de seguridad del ente al cual le brinda servicios.

(g) El tiempo máximo en el puesto de trabajo de un operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de artículos y personas, no debe exceder la jornada laboral establecida por la legislación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

(h) El personal de seguridad debe tener el descanso mínimo, después de cada jornada laboral, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

RAC-17.375 Personal operador de inspección de artículos y personas.

(a) La empresa de seguridad privada debe seleccionar y emplear para realizar funciones de inspección a personal que cumpla con las cualificaciones y requisitos establecidos en el PNISAC.

(b) La empresa de seguridad privada debe asegurar que, todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación civil comprendan la evaluación de las competencias que deben adquirirse y mantenerse en la instrucción inicial y recurrente, para el personal que desempeñará tareas de controles de seguridad, inspección de seguridad de pasajeros, de equipaje de mano, de bodega, carga y correo, posea todas las competencias requeridas para desempeñar esas funciones de conformidad con la legislación y normativa nacional,

por lo tanto, deben obtener una instrucción en aula de conformidad a lo establecido en el PNISAC.

(c) La empresa de seguridad privada debe asegurarse que, el personal que prevé emplear para desempeñar tareas de operador de máquina de rayos X para la inspección de seguridad de equipaje de mano y de bodega, carga y correo tenga aprobado el curso básico de seguridad y obtenga una instrucción en aula de conformidad a lo establecido en el PNISAC

(d) Excepcionalmente, se puede utilizar a una persona, que haya aprobado satisfactoriamente el entrenamiento básico de seguridad aeroportuaria AVSEC aprobado por la DGAC, para llevar a cabo funciones de seguridad, durante su entrenamiento práctico en el puesto de trabajo (OJT), bajo una supervisión minuciosa, tomando en cuenta que dicha persona no puede tomar decisiones como tampoco ingresar sola a una ZSR o a las aeronaves sujetas a inspección o verificación de seguridad.

(e) La empresa de seguridad privada no puede permitir a ninguna persona efectuar labores de revisiones e inspecciones de seguridad, a menos que esté al día con la certificación emitida por la DGAC.

(f) La empresa de seguridad privada debe mantener un registro de la información sobre entrenamiento del personal de inspección de conformidad con el PNISAC y la normativa nacional.

(g) Los entrenamientos recurrentes para el curso básico AVSEC, deben incluir como mínimo, el manejo de detectores de metales, inspección física de pasajeros y equipajes y el reconocimiento de armas, explosivos, incendiarios y otros objetos no autorizados que afecten la seguridad, de conformidad a lo establecido en el PNISAC. Estos entrenamientos se darán cada 12 meses y deben ser impartidos por un instituto o instructores aceptados y/o certificados por la DGAC.

(h) El entrenamiento recurrente para el curso de operador de equipos de inspección o sistemas de inspección de equipajes y personas se impartirá con aquellos equipos en los cuales se vaya a operar y de conformidad con lo establecido en el PNISAC. El entrenamiento recurrente se dará cada 12 meses y debe ser impartido por un instituto o instructores certificados por la DGAC.

(i) La DGAC actualizará regularmente los contenidos de estos cursos de acuerdo con el PNISAC y distribuirá a los instructores o institutos certificados. Las pruebas de verificación de conocimientos de estos cursos serán aplicadas por los instructores certificados por la DGAC o por los inspectores de la Unidad AVSEC, de acuerdo con los contenidos de los cursos aprobados por la DGAC.

(j) La empresa de seguridad privada debe establecer los procedimientos de verificación de antecedentes del personal empleado. Igualmente, debe mantener los registros de estas verificaciones de antecedentes a disposición de la DGAC. Estas verificaciones se deben realizar cada año.

RAC-17.380 Coordinadores de seguridad

(a) La empresa de seguridad privada debe establecer un coordinador de seguridad principal y los suplentes que consideren necesarios, quienes serán los contactos primarios para actividades y comunicaciones relacionadas a la seguridad ante la DGAC.

RAC-17.385 Seguridad de las aeronaves e instalaciones

(a) La empresa de seguridad privada deberá cumplir con los requerimientos de seguridad establecidos por el operador aéreo, en el programa de seguridad de la aerolínea y/o entidad a la cual le brinda el servicio.

RAC-17.390 Entrenamiento para coordinadores de seguridad.

(a) La empresa de seguridad privada puede designar como coordinador de seguridad al personal que haya completado satisfactoriamente el curso básico de seguridad aeroportuaria (AVSEC), aprobado por la DGAC, lo anterior basado en los requerimientos del PNISAC.

CAPÍTULO 4
AMENAZAS Y RESPUESTA ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA

RAC-17.395 Planes de contingencia

(a) La empresa de seguridad privada deberá cumplir con los requerimientos de seguridad establecidos por el operador aéreo, en el programa de seguridad de la aerolínea y/o entidad a la cual le brinda el servicio.

RAC-17.400 Directivas de seguridad y Circulares de Asesoramiento

(a) La empresa de seguridad privada por medio de la DGAC puede recibir circulares de información para notificar situaciones que requieran atención de seguridad. Cuando la DGAC determine qué medidas adicionales de seguridad son necesarias para responder a amenazas percibidas o especificas contra la aviación civil, emitirá directivas de seguridad que serán medidas de cumplimiento obligatorio. De la misma manera, la DGAC puede emitir circulares de asesoramiento las cuales proveerán guías y orientación para la implementación de medidas de seguridad de la aviación.

(b) La empresa de seguridad privada debe cumplir con cada directiva de seguridad emitida por la DGAC en el tiempo de efectividad de la directiva.

(c) La empresa de seguridad privada que recibe una directiva de seguridad debe:
1) Comunicar sobre su recepción a la DGAC.
2) Dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad comunicar por vía escrita el mecanismo para la implementación de las medidas descritas en la directiva de seguridad.

(d) En caso de que la empresa de seguridad privada no pueda implementar medidas para cumplir con una directiva de seguridad, puede enviar un método alternativo dentro del tiempo establecido en la directiva de seguridad para su aprobación por parte de la DGAC.

(e) La empresa de seguridad privada, debe enviar a la DGAC comentarios, argumentos e información para retroalimentar las directivas de seguridad. La DGAC puede enmendar una directiva de seguridad o circular de asesoramiento con la información recibida. No obstante, lo antes indicado, dicha retroalimentación no afecta la fecha de efectividad de la directiva de seguridad.

(f) La empresa de seguridad privada, debe:
1) Darle acceso o uso de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento únicamente a aquellas personas que operacionalmente requieren conocer de las medidas o información contenida en las mismas.
2) Negar la distribución de la información contenida en las directivas de seguridad o circulares de asesoramiento a aquellas personas distintas a las descritas en el (f) (1). anterior sin la autorización escrita de la DGAC.

Artículo 2º—Deróguese el Decreto Ejecutivo N° 31802 de 15 de marzo de 2004 y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga. Se deja sin efecto la aplicación del MRAC-17 aprobado mediante resolución RECD 2016/122.15.1 del Consejo Directivo de COCESNA con fecha de 1 de abril de 2016 ratificado por el Consejo Sectorial de Ministros de Transporte (COMITRAN) el 28 de setiembre de 2018, mediante la RESOLUCIÓN No. 05-2018 (COMITRAN-XXXIX) y cualquier otra disposición normativa de igual o inferior rango que se le oponga.

Artículo 3º— Este Decreto rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República. San José, a los quince días del mes de octubre del año dos mil veinticinco.

RODRIGO CHAVES ROBLES.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Efraím Zeledón Leiva.— 1 vez.—(D45445 IN202601035227).