

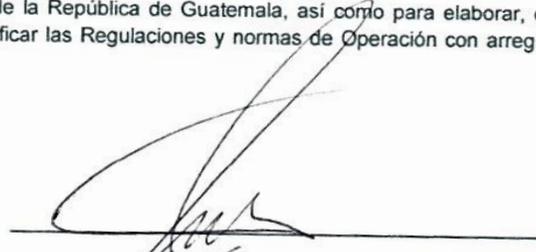
REPUBLICA DE GUATEMALA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

RAC 17

"REGULACION DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA"



El Director General de Aeronáutica Civil de conformidad con los artículos 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil de la República de Guatemala (Decreto Número 93-2000), dentro de sus actividades y en atención a las disposiciones de OACI, establecidas por medio de anexos y documentos, está autorizado para normar y supervisar todas las actividades de Aviación Civil de la República de Guatemala, así como para elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las Regulaciones y normas de Operación con arreglo a la Ley de Aviación Civil.


DIRECTOR
DIRECCIÓN GENERAL AERONAUTICA CIVIL

CAP P.A. Gabriel Andreu Escobar
DIRECTOR GENERAL
Dirección General de Aeronáutica Civil
Guatemala, C.A.



Guatemala, 06 de Julio 2015



DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DE GUATEMALA

Sistema de Revisiones

LAS REVISIONES O ENMIENDAS A LA PRESENTE REGULACIÓN SERAN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, SECCION O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR LA REVISIÓN.

ESTAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE REVISIONES INDICANDO EL NUMERO DE REVISIÓN, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.

PÁGINA No.	REVISIÓN No	FECHA
a	Original	02/Febrero/2015
aa	Original	02/Febrero/2015
i	Original	02/Febrero/2015
ii	Original	02/Febrero/2015
1	Original	02/Febrero/2015
2	Original	02/Febrero/2015
3	Original	02/Febrero/2015
4	Original	02/Febrero/2015
5	Original	02/Febrero/2015
6	Original	02/Febrero/2015
7	Original	02/Febrero/2015
8	Original	02/Febrero/2015
9	Original	02/Febrero/2015
10	Original	02/Febrero/2015
11	Original	02/Febrero/2015
12	Original	02/Febrero/2015
13	Original	02/Febrero/2015
14	Original	02/Febrero/2015
15	Original	02/Febrero/2015
16	Original	02/Febrero/2015
17	Original	02/Febrero/2015
18	Original	02/Febrero/2015
19	Original	02/Febrero/2015
20	Original	02/Febrero/2015
21	Original	02/Febrero/2015
22	Original	02/Febrero/2015
23	Original	02/Febrero/2015
24	Original	02/Febrero/2015
25	Original	02/Febrero/2015
26	Original	02/Febrero/2015
27	Original	02/Febrero/2015
28	Original	02/Febrero/2015
29	Original	02/Febrero/2015
30	Original	02/Febrero/2015
31	Original	02/Febrero/2015

.....

INDICE

PREAMBULO	1
CAPITULO I	2
RAC 17.1 APLICABILIDAD	2
CAPITULO II	3
RAC 17.2 DEFINICIONES	3
CAPITULO III	6
RAC 17.3 ORGANIZACIÓN DE LA GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA –GNSA-	6
RAC 17.4 RESPONSABILIDADES DE LA GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA –GNSA-	7
RAC 17.5 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD – DNCC -	9
RAC 17.5.1 UNIDAD NACIONAL DE CERTIFICACIONES –UNC-	11
RAC 17.6 UNIDAD NACIONAL DE INSTRUCCIÓN AVSEC –UNISAC-	11
RAC 17.7 UNIDAD NACIONAL DE ANALISIS DE RIESGO –UNAR-	12
RAC 17.8 UNIDAD NACIONAL DE EMISIÓN DE TARJETAS DE IDENTIFICACIÓN AEROPORTUARIA –UNETIA-	14
RAC 17.9 GERENCIAS Y JEFATURAS DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS Y AERODROMOS DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA – GSA / JSA –	14
CAPITULO IV	16
RAC 17.10 OPERACIONES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA	16
RAC 17.10.1 MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DE ACCESOS DE PERSONAS Y VEHICULOS	16
RAC 17.10.2 MEDIDAS RELATIVAS A LAS AERONAVES.....	18
RAC 17.10.3 MEDIDAS RELATIVAS A LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO.....	18
RAC 17.10.3.1 MEDIDAS RELATIVAS A CATEGORIAS ESPECIALES DE PASAJEROS	19
RAC 17.10.4 MEDIDAS RELATIVAS AL EQUIPAJE DE BODEGA	20
RAC 17.10.5 MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTICULOS	20
RAC 17.10.6 MEDIDAS RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA	21

RAC 17.10.7 METODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA	21
RAC 17.10.7.1 PREVENCIÓN	21
RAC 17.10.7.2 RESPUESTA	22
RAC 17.10.7.3 INTERCAMBIO DE INFORMACION Y NOTIFICACION	23
CAPITULO V	23
RAC 17.11 RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES DEL ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO	23
CAPITULO VI	23
RAC 17.12 RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES DE LAS ENTIDADES QUE LABORAN DENTRO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS	23
RAC 17.12.1 EXPLOTADORES AEREOS	23
RAC 17.12.2 EXPLOTADORES TERRESTRES	26
RAC 17.12.3 AREAS DE USO EXCLUSIVO	27
RAC 17.12.4 AGENTE ACREDITADO.	27
RAC 17.13 OTRAS ENTIDADES	28
RAC 17.13.1 MINISTERIO DE GOBERNACION	28
RAC 17.13.1.1 POLICIA NACIONAL CIVIL – PNC -	29
RAC 17.13.1.2 DIRECCION GENERAL DE MIGRACION	29
RAC 17.13.2 MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL	30
RAC 17.13.3 SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA.....	30
RAC 17.13.4 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES	30
RAC 17.13.5 ENTIDADES NO CONTEMPLADAS	31
RAC 17.14 ANEXOS A LA PRESENTE RAC.....	31
RAC 17.15 DISPOSICIONES FINALES	31

PREÁMBULO.

La presente Regulación tiene como objetivo primordial normar el ejercicio de las actividades de seguridad aeroportuaria dentro del territorio nacional, con fundamento en lo preceptuado en la Constitución Política de la República de Guatemala, La Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001, los convenios y tratados internacionales ratificados por La República de Guatemala, teniendo como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

La presente Regulación ha sido elaborada en base a la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional –OACI-, en materia de seguridad aeroportuaria Anexo 17 enmienda 14 novena edición y se complementa con sus tres anexos (PNSAC, PNCC y PNISAC) sin perjuicio de entrar en conflicto con los requerimientos generales y específicos.

CAPITULO I

RAC 17.1 APLICABILIDAD

- a) La DGAC a través de la GNSA, aplicará las normas que figuran en la presente Regulación a las operaciones de la aviación civil internacional dentro del territorio nacional.
- b) La GNSA asegurará que las medidas concebidas para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, se apliquen en la medida de lo posible, a las operaciones del interior de la República de Guatemala, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades nacionales competentes.
- c) La presente regulación establece las normas de seguridad aeroportuaria de cumplimiento obligatorio para toda persona individual o jurídica que realizan operaciones en los aeropuertos internacionales y en la medida de lo posible, aquellos aeródromos nacionales en los que la DGAC efectúe controles de seguridad, entre los que podemos mencionar:
- 1. EXPLOTADORES AEREOS,** Se denomina explotador aéreo a toda persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves, con la autorización de la DGAC.
 - 2. EXPLOTADORES TERRESTRES,** Se denomina explotadores terrestres, a las empresas subcontratadas por los operadores aéreos y autorizadas por la DGAC por medio de un contrato y un certificado de operaciones. (handling, empresas de seguridad privada, abastecedores de combustible, Suministro de Alimentos (Catering).
 - 3. Zona de Seguridad de uso Exclusivo,** Porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto, dado en concesión para su administración, teniendo bajo su responsabilidad el ejercer seguridad exclusiva entre la parte pública y la parte aeronáutica, administrando la aviación general y corporativa, existiendo entre ellos y la DGAC una carta de entendimiento.
 - 4. Agente Acreditado,** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador aéreo y proporciona controles de seguridad que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.
 - 5. Otras entidades,** Entiéndase como instituciones de gobierno que desarrollan alguna labor de acuerdo a la naturaleza de sus funciones dentro de las instalaciones aeroportuarias. (Ministerio de Gobernación, Ministerio de la Defensa Nacional, Ministerio de Finanzas Publicas, Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, ETC.)

CAPITULO II

RAC 17.2 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) peligrosos con 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 la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Agente acreditado. Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de

seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

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

Aviación de negocios-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. Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general.

Aviación general. Explotación de aeronaves para fines ajenos al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.

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

- a) hay información específica de inteligencia que indica que la carga o el correo representa una amenaza para la aviación civil; o
- b) la carga o el correo presenta anomalías que suscitan sospecha; o
- c) la naturaleza de la carga o del correo es tal que es improbable que con las medidas de seguridad

de base se detecten artículos prohibidos que puedan poner en peligro la aeronave.

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

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

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.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

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

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.

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.

Nota.—Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones. Además en el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 — Distribución limitada) figura una lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación.

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

artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Oficial de seguridad de a bordo.

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.

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

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.

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. 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.

Verificación de antecedentes.

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

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

Zona de seguridad restringida.

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

Zona Restringida. Se determinara a aquella zona que comprende la misma porción de la parte aeronáutica de un Aeropuerto, en la cual debe controlarse el acceso de personas y vehículos autorizados.

Zona de Seguridad de uso Exclusivo, ZSE, se determinara a aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto, en la cual un operador aéreo en general o concesionario 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 del explotador aprobado por la autoridad competente.

Zona Publica, ZP, Es aquella porción del Aeropuerto en la cual el acceso es libre para toda persona sin el uso de identificación.

Zona Publica Controlada, ZPC, Es aquella porción del Aeropuerto en la que se aplican controles mínimos de seguridad para garantizar la necesidad de ingreso.

CAPITULO III

RAC 17.3 ORGANIZACIÓN DE LA GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA – GNSA-

- a) La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) a través de la Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria (GNSA) es la entidad responsable de establecer, normar, verificar, ejecutar y certificar todo lo relacionado a la Seguridad de la Aviación Civil de la República de Guatemala contra los Actos de Interferencia Ilícita.
- b) La Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria para cumplir con las responsabilidades delegadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil se apoyara para ello en los siguientes departamentos y

unidades que conforman dicha gerencia:

1. **Departamento Nacional de Control de Calidad AVSEC – DNCC-** , Es el ente encargado de vigilar el cumplimiento de los procedimientos en materia de seguridad aeroportuaria de los Aeropuertos, aeródromos, explotadores aéreos y terrestres (empresa de seguridad privada, almacenamiento, transporte y suministro de combustible, suministro de alimentos (catering), *áreas de uso exclusivo*), agente acreditado y aviación general de la República de Guatemala.

1.1 Unidad Nacional de Certificaciones –UNC-, Es el ente encargado de asegurar por medio de las certificaciones y recertificaciones que las personas que aplican controles de seguridad posean las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable, establecidas en la documentación nacional en materia AVSEC.

2. **Unidad Nacional de Instrucción AVSEC –UNISAC-**, Es el ente encargado de Formar personal con alto grado de capacitación en materia de seguridad de la aviación civil, para que pueda aplicar lo establecido en la presente regulación.
3. **Unidad Nacional de Análisis de Riesgo –UNAR-** , Es el ente encargado de Proporcionar asesamiento a la Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria sobre un análisis detallado de los riesgos y vulnerabilidades en los aeropuertos y aeródromos de la República de

Guatemala para mantener la regularidad y eficiencia de la aviación civil en el territorio nacional, en concordancia a las normas y recomendaciones de la presente regulación. Así como, las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación contenidas en los anexos de OACI y apegados a la Constitución Política de Guatemala, la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000 del Congreso de la República y Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001.

4. **Unidad Nacional de Emisión de Tarjetas de Identificación Aeroportuaria –UNETIA-** , Es el ente encargado de establecer normas y procedimientos en el proceso de emisión de una Tarjeta de Identificación Aeroportuaria –TIA – para controlar el acceso de todas las personas y los marbetes para los vehículos autorizados para ingresar eventualmente a los Aeropuertos Internacionales y aeródromos de la República de Guatemala.
5. **Gerencias de Seguridad Aeroportuaria –GSA- y Jefaturas de Seguridad Aeroportuaria –JSA-** , Son los entes encargados de cumplir y hacer cumplir los procedimientos de seguridad establecidos en la presente regulación bajo las directrices de la Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria.

RAC 17.4 RESPONSABILIDADES DE LA GERENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA – GNSA- .

- a. Es la entidad responsable quien tendrá como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las

tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil de la República de Guatemala, valiéndose para ello con lo estipulado en la presente Regulación y sus anexos.

- b. La GNSA establecerá y aplicará un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –PNSAC- por escrito, el cual contendrá las normas, métodos y procedimientos de seguridad para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y las partes pertinentes estarán a disposición de explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicio de tránsito aéreo y otras entidades interesadas.
- c. La DGAC de la República de Guatemala como un Estado contratante, notificará a la OACI, respecto a la designación de la autoridad competente en materia AVSEC responsable de la preparación, ejecución y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – PNSAC-, anexo 1 de la presente RAC.
- d. La GNSA evaluará constantemente el grado de amenaza para la aviación civil en su territorio y establecerá y aplicará políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes de su programa nacional de seguridad de la aviación civil, basándose en una evaluación de riesgos de seguridad de la aviación

- realizada por las autoridades nacionales pertinentes.
- e. La GNSA definirá, asignará tareas y coordinará las actividades entre los departamentos, unidades, órganos del Estado, explotadores aéreos y terrestres, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- f. La DGAC convocará, coordinará y conformará a través de la GNSA un Comité Nacional de Seguridad y Facilitación de la Aviación Civil, para coordinar las actividades en materia de seguridad entre las entidades del Estado, los Operadores de Aeropuerto, operadores de aeronaves y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 de la presente RAC.
- g. La GNSA asegurará la preparación y ejecución de un programa nacional de instrucción para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, anexo 1 de la presente RAC.
- h. La DGAC asegurara que se le proporcione a la GNSA los recursos disponibles e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada Aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.
- i. La GNSA asegurará la creación e implementación de un sistema de certificación, para garantizar las competencias del personal involucrado en las actividades de seguridad aeroportuaria.
- j. La GNSA es la responsable directa del proceso de Certificaciones, Recertificaciones y Descertificaciones de los Inspectores Nacionales de Control de Calidad e Instructores Nacionales AVSEC.
- k. La GNSA asegurara que el personal de seguridad aeroportuaria administrativo y/o operativo, incluyendo inspectores Nacionales e instructores Nacionales AVSEC hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección.
- l. La GNSA se asegurará que sus Inspectores e Instructores Nacionales AVSEC, debidamente capacitados y actualizados, en temas de seguridad de la aviación civil para el mejor desempeño de sus labores, de acuerdo a lo contemplado en el Artículo 8 de la Ley de Aviación Civil, decreto 93-2000 de la República de Guatemala.
- m. La DGAC establecerá y aplicará procedimientos para compartir, en la medida de lo posible, con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación de dichos Estados, dicha información deberá ser protegida a fin de evitar la utilización o divulgación inapropiada de la misma.
- n. Cuando un Aeropuerto o Aeródromo de la República de Guatemala sufra un acto de interferencia ilícita, la GNSA comunicara a la DGAC quien proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de

- interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.
- o. La GNSA asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, las solicitudes de otros Estados contratantes relacionados a la aplicación de medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de los mismos.
 - p. La GNSA cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa a programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad.
 - q. La GNSA asegurara que todo acuerdo de entendimiento entre una entidad privada y la DGAC en materia de seguridad, sobre el uso de Zonas de Seguridad de Uso Exclusivo, estará en un lugar accesible para su consulta pertinente para el personal autorizado.

RAC 17.5 DEPARTAMENTO NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC –DNCC- .

- a. La DGAC a través de la GNSA y por medio de su Departamento Nacional de Control de Calidad, podrá delegar en los Inspectores Nacionales AVSEC, las funciones específicas; quienes debidamente identificados tendrán libre acceso a todas las personas, aeronaves, lugares, instalaciones y documentos que sean requeridos por las normas nacionales e internacionales para realizar la función de vigilancia y determinar si cumplen con las condiciones de seguridad AVSEC.
- b. Los inspectores nacionales AVSEC del DNCC en el ejercicio de las funciones que le confiere la GNSA, ante una violación a las normas y regulaciones de seguridad que pudiere facilitar o dé indicio al cometimiento de un acto de interferencia ilícita; podrán ordenar las acciones correctivas inmediatas, debiendo de notificar en informe detallado a la GNSA, para los efectos pertinentes.
- c. El DNCC establecerá, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Control de Calidad AVSEC –PNCC- por escrito, para normar y fiscalizar eficientemente los procedimientos de seguridad de todas las entidades relacionadas con la seguridad de la aviación civil en la República de Guatemala, de acuerdo a lo establecido en el PNSAC.
- d. El PNCC debe contar con un sistema confidencial de informes para el análisis de la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal en tierra; además establecerá un proceso para registrar y analizar los resultados del mismo, para contribuir al desarrollo y la ejecución eficaz del PNSAC. verificando con esto la aplicación de las medidas correctivas en forma sostenida.
- e. El DNCC asegurará que la gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil, se lleven a cabo en forma independiente de las entidades y personas responsables de aplicar las medidas adoptadas en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

- f. La GNSA a través del DNCC dispondrá que se realicen auditorías, pruebas, estudios e inspecciones de seguridad periódicamente para verificar que se cumpla con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y para procurar la rectificación rápida y eficaz de toda deficiencia.
- g. La GNSA se asegurará que los Inspectores Nacionales AVSEC del DNCC, que realizan auditorías, inspecciones, estudios y pruebas de seguridad AVSEC estén debidamente acreditados, capacitados y certificados para asesorar a las entidades involucradas en todo lo relacionado con la seguridad de la aviación civil.
- h. La GNSA a través del DNCC asegurará que las personas que aplican controles de seguridad, posean todas las competencias requeridas para desempeñar sus funciones y hayan recibido instrucción apropiada de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, y que se mantengan actualizados los registros apropiados. Se establecerán normas de actuación pertinentes y se introducirán evaluaciones iniciales y periódicas para mantener dichas normas.
- i. La GNSA a través del DNCC asegurará que la aplicación de medidas de seguridad, esté sujeta a verificaciones periódicas del cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil. La GNSA determinará las prioridades y la frecuencia de las verificaciones en función de la evaluación del riesgo.
- j. La República de Guatemala por medio de una autoridad superior, al ser afectada por un acto de interferencia ilícita, solicitará a la DGAC que revalúe los controles y procedimientos de seguridad y que oportunamente, adopte las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos. Se informará a la OACI acerca de tales medidas.
- k. El Agente Acreditado, Explotadores Aéreos, Explotadores Terrestres, áreas de uso exclusivo, deben permitir a los Inspectores Nacionales AVSEC, circular y/o permanecer dentro de sus instalaciones, aeronaves, inclusive en las zonas de seguridad restringidas en forma irrestricta, en funciones de su cargo.
- l. El DNCC será el responsable de la fiscalización del desarrollo de los procedimientos de certificación, recertificación y desertificación del personal que aplica controles de seguridad AVSEC.
- m. El Departamento Nacional de Control de Calidad AVSEC, por medio de los Inspectores Nacionales AVSEC tendrán la facultad de adoptar y ordenar las medidas correctivas inmediatas, ante el incumplimiento de las normas AVSEC en un Aeropuerto o Aeródromo de la República de Guatemala. debiendo informar por escrito a la GNSA y esta a su vez determine lo que considere en base a lo establecido en la Ley de Aviación Civil, Reglamento de la Ley de Aviación Civil y la presente Regulación.

RAC 17.5.1 UNIDAD NACIONAL DE CERTIFICACIONES AVSEC/DGAC –UNC–.

- a. La GNSA por medio de la UNC asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.
- b. La UNC aprobará el proceso de Certificaciones, Recertificaciones y Descertificaciones del personal AVSEC de Aeropuertos, Aeródromos y personal de explotadores aéreos y terrestres de la República de Guatemala, desarrollados por la Unidad Nacional de Instrucción AVSEC, y en base a los resultados emitirá lo que corresponda.
- c. Toda persona que desarrolle labores de instrucción AVSEC en el ámbito nacional como explotadores aéreos o terrestres, empresas de seguridad privada, agentes acreditados para el manejo de la carga aérea y otras relacionadas con la seguridad aérea, deberán de estar debidamente certificados por parte de la GNSA a través de la UNC.
- d. El proceso de Certificaciones, Recertificaciones y Descertificaciones de los Inspectores Nacionales de Control de Calidad e Instructores Nacionales AVSEC, no es competencia de la UNC, quedando dicho proceso como responsabilidad de la GNSA.
- e. La UNC asegurara por medio de las certificaciones y recertificaciones el fiel cumplimiento de las normas de seguridad de la aviación civil,

establecidas en la documentación nacional, Regulación de Aviación Civil – RAC 17 y sus tres anexos-. Verificando que el proceso haya sido equitativo, oportuno, fiable, valido y normalizado.

- f. La UNC descertificara o podrá suspender una certificación por desaprobación el proceso de recertificación, por remoción, cancelación de contrato de la persona certificada, por incumplimiento de sus obligaciones o violación a las normas de seguridad.

RAC 17.6 UNIDAD NACIONAL DE INSTRUCCIÓN DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL–UNISAC–.

- a. La GNSA por medio de su Unidad Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil, preparará y ejecutará un Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil –PNISAC- por escrito, para normar los procedimientos de Instrucción en materia de seguridad aeroportuaria de todas las entidades relacionadas con la aviación civil en la República de Guatemala.
- b. La GNSA se asegurará que los Instructores Nacionales AVSEC de la UNISAC, estén debidamente acreditados, capacitados y certificados para el desarrollo de las funciones de instrucción.
- c. La GNSA a través de la UNISAC deberá asegurar que las personas que aplican controles de seguridad hayan sido objeto de verificaciones de antecedentes y procedimientos de selección por parte de la autoridad competente.
- d. La GNSA a través de la UNISAC deberá cerciorarse de que el

- personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica programados por la -UNETIA-, reciban instrucción inicial y periódica de concienciación en materia de seguridad de la aviación civil.
- e. Todo el personal de la GNSA, que desempeñe tareas administrativas, controles de seguridad, inspección de pasajeros, equipaje de mano y equipaje de bodega por medios manuales y técnicos, deberá como mínimo haber aprobado el curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil y los demás que por la naturaleza de su cargo le sean exigidos.
 - f. Todo el personal de explotadores aéreos, terrestres, empresas de seguridad privada y agentes acreditados para el manejo de la carga aérea, que desempeñan controles de seguridad, inspección de pasajeros, equipaje de mano, equipaje de bodega, carga aérea, correo, COMAT y COMAIL por medios manuales y técnicos, deberá como mínimo haber aprobado el curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil y/o cualquier otro de su especialidad y otros que por la naturaleza de su cargo le sean requeridos.
 - g. La DGAC a través de la Gerencia de Recursos Humanos y la Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria, serán los encargados de los procesos de reclutamiento, selección y contratación del personal que realizará labores AVSEC.
 - h. La UNISAC con el apoyo de la Gerencia y/o Jefatura AVSEC, asegurará el cumplimiento de la instrucción en el puesto de trabajo (OJT) para todo el personal que desempeñe tareas AVSEC.
 - i. La UNISAC desarrollará el proceso de Certificaciones, Recertificaciones y Descertificaciones del personal AVSEC de Aeropuertos, Aeródromos y personal de explotadores aéreos y terrestres de la República de Guatemala, para su entrega a la UNC, quien después de un análisis determinara lo que corresponda.

RAC 17.7 UNIDAD NACIONAL DE ANALISIS DE RIESGO –UNAR–.

- a. Entidad encargada del asesoramiento a la Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria sobre el análisis detallado de los riesgos y vulnerabilidades en los aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala para mantener la regularidad y eficiencia de la aviación civil en el territorio nacional, en concordancia a las normas de la presente Regulación, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación contenidas en los anexos de OACI y apegados a la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000 del Congreso de la República, y Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001.
- b. La GNSA por medio de la Unidad Nacional de Análisis de Riesgo de la Seguridad de la Aviación Civil, preparará y ejecutará un Programa Nacional de Análisis de Riesgo de la Seguridad de la Aviación Civil – PNAAR– por escrito, el cual contendrá las normativas y procedimientos a

- desarrollar en los Aeropuertos y Aeródromos en la República de Guatemala.
- c. La UNAR asegurará que los procedimientos de seguridad sean flexibles y proporcionados con la evaluación de la amenaza, los cuales pueden variar según diversos factores y sus cambios; como consecuencia la UNAR debe dar detalles para los mecanismos de un proceso válido de evaluación de la amenaza, así como un plan de gestión de riesgo que deben seguirse mediante una aplicación oportuna y eficaz.
- d. La UNAR evaluará la amenaza instituyendo un proceso sistemático y continuo de compilación y evaluación de la información, requiriendo coordinación a nivel nacional entre todas las entidades de Gobierno de la República de Guatemala responsables, así como una estrecha cooperación con los servicios de información regional e internacional.
- e. La UNAR debe proporcionar los resultados de las evaluaciones de riesgos realizadas en los aeropuertos internacionales y aeródromos de la República de Guatemala, al Departamento Nacional de Control de Calidad.
- f. La UNAR coordinará con el Centro de Operaciones de Emergencia (COE), y conjuntamente realizarán los planes de contingencia de la mejor manera asegurando la aplicación eficaz de medidas de seguridad preventivas y evaluando continuamente el nivel de amenaza nacional, regional e internacional.
- g. La UNAR debe de incluir en los planes de contingencia, los detalles sobre políticas, funciones, líneas de mando y comunicaciones, desde el nivel más alto hasta la autoridad al mando y de control en el lugar, para promover una reacción coordinada y oportuna según el nivel de la amenaza.
- h. A fin de asegurar la aplicación eficaz de las medidas de seguridad preventivas, la GNSA, a través de la UNAR y en coordinación con la GSA / JSA, deberán ejecutar ejercicios de simulacro de un acto de interferencia ilícita de la siguiente manera:
1. Un simulacro a escala real cada 48 meses.
 2. Un Simulacro parcial o de mesa cada 12 meses.
- i. Los simulacros son de carácter preventivo e incluyen medidas y procedimientos para verificar la respuesta a un acto de interferencia ilícita. Por lo tanto los resultados de este son motivo de discusión y análisis de las partes involucradas, con el fin de corregir procedimientos o reforzar las debilidades descubiertas.
- j. Al tratarse de un acto de interferencia ilícita real, simulacro a escala real o de mesa, simulando una interferencia ilícita, el Centro de Control de Incidentes –CCI-, estará a cargo de la autoridad competente en materia de la seguridad de la aviación civil.
- k. La UNAR en base a los resultados de un análisis realizado posterior a un acto de interferencia ilícita real, simulacro a escala real o de mesa,

simulando una interferencia ilícita, realizara enmiendas a los planes de emergencia, contingencia o de evacuación de las instalaciones aeroportuarias.

RAC 17.8 UNIDAD NACIONAL DE EMISION DE TARJETAS DE IDENTIFICACION AEROPORTUARIA –UNETIA–.

- a. UNETIA es el ente encargado de establecer normas y procedimientos de verificación de documentos de identificación para la emisión de Tarjetas de Identificación Aeroportuarias –TIA – y Marbetes vehiculares provisionales para el control de acceso a las diferentes áreas de los Aeropuertos Internacionales y aeródromos de la República de Guatemala.
- b. La GNSA por medio de la Unidad Nacional de Emisión de Tarjetas de Identificación Aeroportuaria – UNETIA-, preparará, administrará, divulgará y aplicará un Programa Nacional de Control de Accesos – PNCA- por escrito, el cual contendrá la normativa, procedimientos y medidas de seguridad para la emisión y control de las Tarjetas de Identificación Aeroportuaria y marbetes para vehículos que ingresen a los Aeropuertos y aeródromos de la República de Guatemala.
- c. La UNETIA establecerá las directrices generales que servirán de marco referencial para las Gerencias de seguridad Aeroportuaria y Jefaturas de Seguridad Aeroportuaria, en la administración del sistema de documentos de identificación necesarios para el control de acceso y que estarán contenidas en el PNCA.

- d. La UNETIA es responsable de verificar la autenticidad de los Antecedentes de las personas que soliciten la emisión de una TIA y la documentación de soporte para el ingreso provisional de un vehículo a las diferentes aéreas de un Aeropuerto o aeródromo, debiendo llevar registros de ambos procedimientos.
- e. La UNETIA es responsable de desarrollar y mantener actualizado el contenido de las pláticas de concientización en materia AVSEC, en coordinación con la UNISAC, para todo el personal que solicite una TIA.
- f. La UNETIA deberá informar inmediatamente a las GSA y/o JSA referente a las TIA que fueron extraviadas y/o robadas, para su divulgación en los diferentes puntos de control de acceso de los Aeropuertos y Aeródromos.
- g. La GNSA a través de la UNETIA deberá garantizar que el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica hayan sido instruidos con la concienciación en materia de seguridad de la aviación civil por medio de la -UNISAC-.

RAC 17.9 GERENCIAS Y JEFATURAS DE SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS Y AERODROMOS DE LA REPUBLICA DE GUATEMALA – GSA / JSA –.

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- por medio de la GNSA,

- designará a una persona, responsable de la Gerencia de Seguridad de cada Aeropuerto Internacional o Jefatura de Seguridad de cada Aeródromo de la República de Guatemala quien deberá contar con la capacitación AVSEC Básica y tener facultades legales para impulsar el cumplimiento de las normas y procedimientos que establecen esta regulación y el anexo 1 –PNSAC- en todo lo que concierne a las operaciones aeroportuarias.
- b. La GSA o JSA coordinara con la GNSA para que se le provea el suficiente personal para realizar las actividades AVSEC dentro de los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos de la República de Guatemala; además se asegurará que todos los que desarrollan estas funciones hayan aprobado como mínimo el Curso Básico AVSEC.
 - c. La GSA o JSA coordinara con la GNSA para que se le provea del equipo técnico para realizar las actividades AVSEC dentro de los Aeropuertos Internacionales y Aeródromos de la República de Guatemala, además se asegurará que todo el personal que opere estos equipos estén instruidos con la especialización necesaria.
 - d. La GSA y/o JSA establecerán, aplicarán y mantendrán actualizado un Programa de Seguridad de Aeropuerto –PSA– por escrito, el cual contendrá las normas, métodos y procedimientos de seguridad para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, de acuerdo a la plantilla modelo contenida en el anexo 1 a la presente Regulación PNSAC. El cual será divulgado a su personal AVSEC en su totalidad y las partes pertinentes a todas las entidades involucradas en las operaciones de la Seguridad de la Aviación Civil.
 - e. La GSA establecerá, convocará y dirigirá un Comité de Seguridad del Aeropuerto, para coordinar las actividades en materia de seguridad; involucrando a las entidades del Estado que realizan labores de seguridad en el mismo y todo ente involucrado en la aviación civil.
 - f. La GSA o JSA, están totalmente obligados a compartir información relacionada a la sospecha de cometimiento o amenaza de un acto de interferencia ilícita, debiendo informar a la GNSA inmediatamente de tal situación.
 - g. La GSA o JSA según sea el caso se asegurará que el personal AVSEC esté debidamente capacitado y certificado, para prevenir un acto de interferencia ilícita.
 - h. La GSA o JSA activara el Plan de Contingencia del Aeropuerto –PCA– en atención al desarrollo de un acto de interferencia ilícita.
 - i. La GSA o JSA revisará con frecuencias todas las funciones relacionadas a la seguridad de aviación para asegurar el cumplimiento y efectividad del programa de seguridad del Aeropuerto y sus directrices.
 - j. La GSA o JSA está obligada a realizar inmediatamente el plan de acción de medidas correctivas consecuentes de la verificación de incumplimiento a procedimientos de seguridad establecidos en su PSA constatado por el DNCC a través de

auditorías, pruebas, inspecciones y estudios de seguridad.

- k. La GSA incorporara en el PSA las medidas de seguridad de las áreas exclusivas de operación bajo el control de un Operador Aéreo, Proveedores de Servicios, Concesionarios o Empresas de Seguridad.
- l. La GSA está obligada a participar en el Sub-comité de Facilitación local.

CAPITULO IV

RAC 17.10 OPERACIONES DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA.

- a. La República de Guatemala, tendrá como objetivo primordial la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil, adoptando medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.

RAC 17.10.1 MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHICULOS.

- a. La GSA y/o JSA, asegurará que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil

esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.

- b. La GSA y/o JSA asegurará que en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas, basándose en la evaluación de riesgos que realice la UNAR.
- c. La GSA y/o JSA, asegurará que se identifiquen e inspeccionen a personas para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringida en base a lo establecido en el PNSAC, PNCA y PSA respectivamente.
- d. La GSA y/o JSA, asegurará que, antes de autorizar el acceso a las zonas de seguridad restringidas a las personas que no sean pasajeros y que se les autorice el acceso sin escolta a dichas zonas, le sean verificados sus antecedentes. Dicha verificación la hará efectiva la UNETIA.
- e. La GSA y/o JSA, asegurará que se inspeccione y se apliquen los controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, artículos y vehículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas de los aeropuertos internacionales y aeródromos de Guatemala.

f. Las áreas designadas como zonas de seguridad deben estar separadas y protegidas por medio de una combinación de medidas de protección física y recurso humano, para impedir el acceso no autorizado a las mismas, la que se inspeccionará a intervalos irregulares.

- g. Esta Regulación establece las siguientes Zonas de Seguridad:
1. **Zona Restringida, ZR,** Se determinara a aquella zona que comprende la misma porción de la parte aeronáutica de un Aeropuerto, en la cual debe controlarse el acceso de personas y vehículos autorizados.
 2. **Zonas de Seguridad Restringida, ZSR,** Se determinara a aquella zona de la parte aeronáutica de un Aeropuerto identificada como zona de riesgo prioritaria, en las que, además de controlarse el acceso, se aplicaran otros controles de seguridad; dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros de la Aviación Comercial entre el Punto de Inspección y la Aeronave; la Plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las Aeronaves entran en servicio y estén presentes el equipaje y la carga inspeccionados, depósitos de carga, centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves. Por lo tanto deberán estar claramente señalizadas y separadas por barreras, artificiales o naturales, que impidan el acceso inadvertido o premeditado de personas o vehículos.
 3. **Zona de Seguridad de uso Exclusivo, ZSE,** se determinara a aquella porción de la parte aeronáutica de un aeropuerto, en la cual un operador aéreo en general o concesionario 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 del explotador aprobado por la autoridad competente.
4. **Zona Publica Controlada, ZPC,** Es aquella porción del Aeropuerto en la que se aplican controles mínimos de seguridad para garantizar la necesidad de ingreso.
- h. La GSA y/o JSA, impedirá el ingreso a las instalaciones aeroportuarias a toda persona que se niegue a ser inspeccionada al igual que sus pertenencias.
- i. La GSA y/o JSA, impedirá el ingreso a las instalaciones aeroportuarias a toda persona que portando una TIA debidamente autorizada, muestre inconformidad ante los procesos de inspección y/o insulte a la autoridad AVSEC.
- j. La GSA y/o JSA, asegurará que los vehículos a los que se conceda acceso a la zona de seguridad restringida, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por la UNAR.
- k. La GSA y/o JSA, es la responsable del control y la autorización de las personas y vehículos que necesiten ingresar a la parte aeronáutica tal y como lo establece el Programa Nacional de Control de Acceso – PNCA-.
- l. La GNSA asegurará que a través de la GSA se inspeccionen o se apliquen

controles de seguridad a mercancías y suministros que ingresen a las zonas de seguridad restringidas.

RAC 17.10.2 MEDIDAS RELATIVAS A LAS AERONAVES.

- a. La GSA y/o JSA adoptará medidas para evitar que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves al servicio de la aviación civil, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.
- b. La GNSA a través de los Inspectores Nacionales AVSEC, asegurará que el operador aéreo lleve a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves 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 la UNAR.
- c. La GNSA asegurará que el operador aéreo adopte medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito, se retiren de la aeronave o sean manipulados conforme a sus procedimientos establecidos en el PSE.
- d. La GNSA se asegurará que el operador aéreo de una aeronave comprendida en la literal (b) del presente numeral, cumpla con los procedimientos para proteger contra

interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.

- e. La GSA y/o JSA en coordinación con el operador aéreo asegurarán que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.

RAC 17.10.3 MEDIDAS RELATIVAS A LOS PASAJEROS Y SU EQUIPAJE DE MANO.

- a. La GNSA a través de la GSA y/o JSA, establecerá medidas para asegurar que se inspeccione a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.
- b. La GNSA a través de la GSA, asegurará que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo y su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que embarquen en una aeronave.
- c. La GNSA a través de la GSA, asegurará que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección no tengan contacto con personas no inspeccionadas; si estos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, ambos deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave.

- d. La GNSA establecerá en cada uno de los aeropuertos medidas para que las GSA realicen los procedimientos de seguridad que deberá cumplir el operador aéreo en las operaciones de tránsito a fin de proteger el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito contra interferencias no autorizadas.
- e. La GNSA a través de la GSA, asegurara la inspección de todos los pasajeros y su equipaje de mano, antes de ingresar al área restringida y/o aeronave, las excepciones a la presente norma se encuentran establecidas en el anexo 1 – PNSAC - de la presente Regulación-.
- f. Todo pasajero, ante su inconformidad de someterse a la inspección por medios manuales y técnicos, se le negará el acceso a la Zona de Seguridad Restringida y/o el derecho de abordar una aeronave.
- g. A todo pasajero que insulte, exprese bromas amenazantes o ejecute acciones violentas que afecten la seguridad de la aviación civil, se le negará el acceso a la Zona de Seguridad Restringida y en caso de ser necesario se remitirá a la Policía Nacional Civil.
- b. La GNSA asegurará que los explotadores aéreos que proporcionan servicios desde dicho Estado incluyan, en su Programa de Seguridad del Explotador –PSE-, medidas y procedimientos de seguridad a cumplir a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- c. La DGAC considerará 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 procedimiento sólo se permitirá después de que ambos Estados interesados hayan llegado a un acuerdo al respecto.
- d. La GNSA en coordinación con la GSA y el explotador aéreo se aseguraran que en caso los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se les exija una autorización especial por escrito de conformidad con la legislación de los Estados interesados.

RAC 17.10.3.1 MEDIDAS RELATIVAS A CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS.

- a. La GNSA coordinara con el explotador aéreo los requisitos a cumplir, relativo al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores, que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
- e. La GNSA a través de la GSA se asegurará de que el transporte de armas esté permitido solamente cuando una persona autorizada y debidamente cualificada haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un

lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

- f. La DGAC que decida emplear a oficiales de seguridad a bordo asegurará que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, el empleo de oficiales de seguridad a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.
- g. Todo lo concerniente a los pasajeros de trato especial, estará referido en el anexo 1 de la presente regulación.

RAC 17.10.4 MEDIDAS RELATIVAS AL EQUIPAJE DE BODEGA.

- a. La GNSA a través de la GSA se asegurara que el equipaje de bodega de origen en su totalidad, se someta a inspección antes de embarcarlo a bordo de una aeronave.
- b. La GNSA a través de la GSA se asegurara que el operador aéreo proteja el equipaje de bodega después de ser inspeccionado hasta el momento de ser abordado en una aeronave. Si se comprueba el incumplimiento en la protección, este deberá inspeccionarse nuevamente antes de abordarlo.
- c. La GNSA, se asegurará que el explotador aéreo realice el cotejo de pasajeros y equipaje de bodega para impedir transportar equipaje de pasajeros que no estén a bordo, con excepción del equipaje identificado como no acompañado el

cual será sometido a una inspección apropiada.

- d. La GNSA a través de la GSA se asegurará que el explotador aéreo no aborde equipaje de bodega destinado al transbordo sin antes haber sido inspeccionado, antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.

RAC 17.10.5 MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTICULOS.

- a. La GNSA se asegurará que el agente acreditado someta a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, cuando sea factible, a toda la carga, correo, COMAT y COMAIL antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.
- b. La GNSA se asegurara que el agente acreditado cumpla con la responsabilidad de la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad a la carga y el correo antes de abordarla a una aeronave.
- c. La GNSA se asegurará que a través del agente acreditado y los explotadores aéreos, la carga y el correo después de ser inspeccionados estén protegidos, antes de ser abordados en una aeronave comercial, desde el punto en que se aplica la inspección de seguridad hasta la salida de la misma.
- d. La GNSA se asegurará que a través del agente acreditado se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.

- e. La GNSA se asegurará que los explotadores aéreos reciban la carga y correo que será abordada en una aeronave, inspeccionada y sometida a otros controles de seguridad por el agente acreditado.
- f. La GNSA se asegurará que el agente acreditado como responsable directo de la inspección de la carga y el correo, dispongan de un sistema establecido para identificar carga y correo ya inspeccionado, para garantizar que la carga es segura antes de abordarla a una aeronave.
- g. La GNSA se asegurará a través del agente acreditado que todos los explotadores aéreos que transporten carga y correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial con salida en su territorio.
- h. La GNSA se asegurará a través del agente acreditado que, cuando se realice inspección de carga y correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.

RAC 17.10.6 MEDIDAS RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA.

- a. La GNSA de conformidad con las evaluaciones de riesgos realizadas por la UNAR establecerá medidas de seguridad en la medida de lo posible en la parte pública, para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que estos se lleven a cabo.

RAC 17.10.7 MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILÍCITA.

RAC 17.10.7.1 PREVENCIÓN.

- a. La DGAC a través de la GNSA adoptará 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 para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.
- b. La GNSA en coordinación con el explotador aéreo asegurarán, la inspección de seguridad de una aeronave cuando exista información fiable de que esta pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita.
- c. La GNSA a través de la GSA y/o JSA se asegurará que se implementen procedimientos para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.
- d. La GNSA se asegurará que se preparen planes de contingencia y se asignen recursos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Los planes de contingencia se verificarán con regularidad.
- e. La DGAC a través de la GNSA se asegurará por medio de los Planes de Contingencia de cada Aeropuerto exista personal autorizado y debidamente capacitado, disponible

para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para apoyar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.

RAC 17.10.7.2 RESPUESTA.

- a. La DGAC a través de la GNSA adoptará medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en el territorio nacional, hasta que puedan continuar su viaje.
- b. La DGAC a través del ente encargado de prestar servicios de tránsito aéreo a una aeronave que sea objeto de un acto de interferencia ilícita recabará toda la información pertinente relativa al vuelo de dicha aeronave y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de servicios de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.
- c. La DGAC a través de sus unidades correspondientes, proporcionará 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.
- d. La DGAC adoptará las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en el territorio nacional se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Los Estados también reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última, y de la notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.
- e. La DGAC al momento que haya aterrizado una aeronave en el territorio nacional, objeto de un acto de interferencia ilícita notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido al Estado de matrícula y al Estado del explotador y notificará igualmente por el medio más rápido cualquier otra información pertinente de que disponga a:
 1. ambos Estados mencionados;
 2. cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones;
 3. cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes;
 4. cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave; y
 5. la Organización de Aviación Civil Internacional.

RAC 17.10.7.3 INTERCAMBIO DE INFORMACION Y NOTIFICACION.

- a. La DGAC a través de la GNSA es el ente responsable de la Seguridad de la Aviación Civil de la República de Guatemala y al ser afectado por un acto de interferencia ilícita, proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso.

CAPITULO V

RAC 17.11 RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES DEL ADMINISTRADOR AEROPORTUARIO.

- a. La Administración Aeroportuaria – AA–, es el ente encargado de ejercer la administración de los aeropuertos internacionales, realizando la coordinación y fiscalización de todos los servicios que se proporcionen en los mismos. Teniendo bajo su responsabilidad en materia de seguridad aeroportuaria las siguientes:
1. Sera la responsable de apoyar a la GSA, manteniendo en óptimas condiciones toda la infraestructura utilizada para las operaciones de seguridad aeroportuaria, en el caso de la construcción o reformas a las instalaciones existentes deberá de tomar en cuenta los aspectos de seguridad aeroportuaria.
 2. Dirigir el Sub-comité de Facilitación local y participar en el comité Nacional de Facilitación.

3. Participar en el comité de Seguridad local y en el Comité Nacional de Seguridad.
4. Cumplir con las normativas establecidas en la presente Regulación, anexo 1 –PNSAC- y el PSA de cada aeropuerto.
5. Constituirse como enlace de comunicación y coordinación entre explotadores aéreos, terrestres y organismos directamente involucrados en el apoyo de la gestión de seguridad de la aviación civil de los aeropuertos internacionales.
6. Mantener una estrecha comunicación y coordinación con el personal AVSEC, a fin de facilitar las tareas de Seguridad de la Aviación Civil.
7. Mantener una estrecha relación con la UNETIA, a fin de ejecutar el control de los vehículos que ingresan por diferentes motivos a la parte aeronáutica.

CAPITULO VI

RAC 17.12 RESPONSABILIDADES Y ATRIBUCIONES DE LAS ENTIDADES QUE LABORAN DENTRO DE LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS.

RAC 17.12.1 EXPLOTADORES AEREOS.

- a. El explotador aéreo es el responsable directamente de la seguridad del círculo interior de las aeronaves desde el momento en que se taxean en plataforma hasta que se retiran de la misma.

- b. El explotador aéreo elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa de Seguridad del Explotador, PSE por escrito, en el idioma Oficial de Guatemala (Español) conforme a la plantilla modelo incluida en el anexo 1 PNSAC de la presente regulación y el cual deberá ser proporcionado a la GNSA para su aceptación.
- c. Los explotadores aéreos que cuenten con instructores AVSEC, deberán de estar debidamente acreditados y certificados por la GNSA así como su programa interno de Instrucción, las categorías de instrucción, los métodos empleados como vídeos, discusión en clase, folletos, temas específicos, etc., el requisito de mantener registros de la instrucción y disposiciones para instrucción periódica, de conformidad con lo establecido en el anexo 3 – PNISAC - de la presente Regulación.
- d. El explotador aéreo establecerá en su programa de Seguridad –PSE- el procedimiento a cumplir para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo, dicho procedimiento será fiscalizado por la GNSA.
- e. El explotador aéreo llevará a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en sus operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves.
- f. El explotador aéreo establecerá procedimientos para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito, se retiren de la aeronave o sean manipulados conforme a sus procedimientos establecidos en su PSE.
- g. El explotador aéreo garantizará que en las zonas de seguridad restringidas, se controle la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.
- h. El explotador aéreo es el responsable de proteger el equipaje de bodega después de ser inspeccionado hasta el momento de ser abordado en una aeronave. Si la GNSA y/o GSA comprueba el incumplimiento en la protección, el explotador aéreo no podrá abordar el equipaje sin una re-inspección por la autoridad competente.
- i. El explotador aéreo establecerá procedimientos en su PSE respecto al cotejo de pasajeros y equipaje de bodega para impedir transportar equipaje de pasajeros que no estén a bordo, con excepción del equipaje identificado como no acompañado.
- j. El explotador aéreo no abordará equipaje de bodega destinado al transbordo sin antes haber sido inspeccionado por la autoridad competente, antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial.
- k. El explotador aéreo deberá transportar únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados por la autoridad competente, debiendo dejar constancia de que ese equipaje

- cumple con los criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.
- l. El explotador aéreo establecerá en su PSE procedimientos para garantizar que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en sus vuelos comerciales de pasajeros hayan sido sometidos a controles de seguridad apropiados y se protejan desde ese momento hasta que se carguen en la aeronave.
 - m. El explotador aéreo es el responsable de proteger la carga y correo después de ser inspeccionado hasta el momento de ser abordado en una aeronave. Si la GNSA y/o GSA comprueba el incumplimiento en la protección, el explotador aéreo no podrá abordar la carga y correo sin una re-inspección por la entidad encargada de la inspección.
 - n. El explotador aéreo se asegurará que la carga y correo de transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo con salida en su territorio.
 - o. El explotador aéreo será el responsable directo de la custodia y cuidado de los pasajeros que no sean admisibles por la autoridad migratoria de la República de Guatemala. Siendo responsable de transportarlos de regreso al punto de origen.
 - p. El explotador aéreo establecerá procedimientos en su PSE para informar a los pilotos al mando de aeronaves en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.
 - q. El explotador aéreo establecerá procedimientos en su PSE para que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos.
 - r. El explotador aéreo, se asegurara que todo su personal o subcontratado que desempeñan controles de seguridad por medios manuales y técnicos, deberán como mínimo haber aprobado el curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil y cualquier otro de su especialidad y los demás que por la naturaleza de su cargo le sean exigidos y certificados por la autoridad competente.
 - s. Todos los explotadores aéreos, están obligados a socializar entre su personal el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- y su Programa de Seguridad del Explotador –PSE-.
 - t. Todos los explotadores aéreos, están obligados a proporcionar apoyo a la GNSA para evitar cualquier intento de acto de interferencia ilícita.
 - u. El explotador aéreo será responsable que sus Tripulaciones en tránsito, no ingresen a la zona estéril, sin ser inspeccionados.
 - v. El explotador aéreo está obligado a participar en el Sub-comité de Facilitación local y comité Nacional de Facilitación.
 - w. El explotador aéreo está obligado a participar en el Comité de Seguridad local y Comité Nacional de Seguridad.
 - x. El explotador aéreo está obligado a proporcionar con antelación

información a la autoridad competente respecto al transporte de armas de fuego declaradas en el país de origen y a bordo del equipaje de bodega.

- y. El explotador aéreo deberá incluir en su PSE las actividades de control de calidad que desarrolla para verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad establecidos en el PSE, para cumplir con la RAC 17 quien realiza las actividades de control de calidad deberá ser independiente de las operaciones del explotador.

RAC 17.12.2 EXPLOTADORES TERRESTRES.

- a. El explotador terrestre elaborara, aplicara y mantendrá actualizado un Programa de Seguridad del Explotador, PSE por escrito, en el idioma Oficial de Guatemala (Español), que refleje sus operaciones, conforme a la plantilla modelo incluida en el anexo 1 PNSAC de la presente regulación y el cual deberá ser proporcionado a la GNSA para su aceptación.
- b. El explotador terrestre deberá cumplir con los procedimientos establecidos en el PSA del aeropuerto y PSE del operador aéreo al cual le brinda servicios.
- c. Los explotadores terrestres que presten servicio de seguridad privada que cuenten con instructores AVSEC, deberán de estar debidamente acreditados y certificados por la GNSA así como su programa interno de Instrucción, las categorías de instrucción, los métodos empleados como vídeos, discusión en clase, folletos, temas

específicos, etc., el requisito de mantener registros de la instrucción y disposiciones para instrucción periódica, de conformidad con lo establecido en el anexo 3 – PNISAC - de la presente Regulación.

- d. El explotador terrestre que presta servicios de seguridad privada o que tenga personal que realicen funciones de seguridad por medios manuales y técnicos, deberán como mínimo haber aprobado el curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil y cualquier otro de su especialidad y los demás que por la naturaleza de su cargo le sean exigidos y certificados por la autoridad competente.
- e. Todos los explotadores terrestres, están obligados a socializar entre su personal el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- y su Programa de Seguridad del Explotador –PSE-.
- f. El explotador terrestre está obligado a participar en el Sub-comité de Facilitación local.
- g. El explotador terrestre está obligado a participar en el Comité de Seguridad local.
- h. Los explotador terrestres deberá incluir en su PSE las actividades de control de calidad que desarrolla para verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad establecidos en el PSE, para cumplir con la RAC 17 quien realiza las actividades de control de calidad deberá ser independiente de las operaciones del explotador.

RAC 17.12.3 AREAS DE USO EXCLUSIVO.

- a. El administrador de un área de uso exclusivo elaborará, aplicara y mantendrá actualizado un Programa de Seguridad del Explotador, PSE por escrito, en el idioma Oficial de Guatemala (Español), que contenga los procedimientos de seguridad implementados, conforme a la plantilla modelo incluida en el anexo 1 PNSAC de la presente regulación y el cual deberá ser proporcionado a la GNSA para su aceptación.
- b. El administrador de un área de uso exclusivo, será el responsable de implementar medidas de seguridad para impedir actos de interferencia ilícita dentro de su área, desde el punto de control de acceso.
- c. El administrador de un área de uso exclusivo, debe poseer un sistema de identificación de personas y vehículos, que necesitan ingresar al área bajo su control.
- d. El administrador de un área de uso exclusivo, se asegurara que todo su personal o subcontratado que desempeñan tareas de seguridad por medios manuales y técnicos, deberán como mínimo haber aprobado el curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil y certificados por la autoridad competente.
- e. El administrador de un área de uso exclusivo, está obligado a socializar entre su personal el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- y su Programa de Seguridad del Explotador –PSE-.
- f. El administrador de un área de uso exclusivo, está comprometido a

proporcionar apoyo a la GNSA para evitar cualquier intento de acto de interferencia ilícita.

- g. El administrador de un área de uso exclusivo está obligado a participar en el Sub-comité de Facilitación local.
- h. El administrador de un área de uso exclusivo está obligado a participar en el Comité de Seguridad local.

RAC 17.12.4 AGENTE ACREDITADO.

- a. El agente acreditado elaborará, aplicara y mantendrá actualizado un Programa de Seguridad del Explotador, PSE por escrito, en el idioma Oficial de Guatemala (Español), que contenga los procedimientos de seguridad implementados, conforme a la plantilla modelo incluida en el anexo 1 PNSAC de la presente regulación y el cual deberá ser proporcionado a la GNSA para su aceptación.
- b. El agente acreditado, será el responsable de implementar medidas de seguridad para impedir actos de interferencia ilícita dentro de su área, desde el punto de control de acceso.
- c. El agente acreditado, debe poseer un sistema de identificación de personas y vehículos, que necesitan ingresar al área bajo su control.
- d. El agente acreditado, deberá contar con instructores AVSEC, quienes deberán de estar debidamente acreditados y certificados por la GNSA así como su programa interno de Instrucción, las categorías de instrucción, los métodos empleados como vídeos, discusión en clase, folletos, temas específicos, etc., el requisito de mantener registros de la

- instrucción y disposiciones para instrucción periódica, de conformidad con lo establecido en el anexo 3 – PNISAC - de la presente Regulación.
- e. El agente acreditado, es responsable que su personal como el subcontratado que preste servicios de seguridad por medios manuales y técnicos, posean como mínimo aprobado el curso Básico de Seguridad de la Aviación Civil y cualquier otro de su especialidad y los demás que por la naturaleza de su cargo le sean exigidos y certificados por la autoridad competente.
- f. El agente acreditado, es responsable de socializar entre su personal el Programa de Seguridad del Aeropuerto –PSA- y su Programa de Seguridad del Explotador –PSE-.
- g. El agente acreditado, formara parte del Comité Nacional de Seguridad y del Comité Nacional de Facilitación con la representación en los mismos por el Presidente de la Asociación o en su defecto el Gerente General, quien tendrá la autoridad para la toma de decisiones por medio de voz y voto dentro de los mencionados comités.
- h. El agente acreditado, es responsable de participar en los Sub-comités de Facilitación y Comité de Seguridad del Aeropuerto.
- i. El agente acreditado, es responsable de implementar medidas de seguridad apropiadas, comprendida la inspección, a toda la carga, correo, COMAT y COMAIL antes de cargarlos en una aeronave.
- j. El agente acreditado, es responsable de la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad a la carga y el correo antes de abordarla a una aeronave.
- k. El agente acreditado y los explotadores aéreos, son responsables de que la carga y el correo que ya ha sido inspeccionado estén protegidos, antes de ser abordados en una aeronave comercial, desde el punto en que se aplican la inspección de seguridad hasta la salida de la misma.
- l. El agente acreditado, es responsable que se apliquen medidas de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas.
- m. El agente acreditado es responsable, de establecer un sistema para identificar carga y correo ya inspeccionado garantizando que la carga es segura antes de abordarla a una aeronave.
- n. El agente acreditado deberá incluir en su PSE las actividades de control de calidad que desarrolla para verificar el cumplimiento de los procedimientos de seguridad establecidos en el PSE, para cumplir con la RAC 17 quien realiza las actividades de control de calidad deberá ser independiente de las operaciones del explotador.

RAC 17.13 OTRAS ENTIDADES

RAC 17.13.1 MINISTERIO DE GOBERNACION.

- a. El Ministerio de Gobernación, formara parte del Comité Nacional de Seguridad y del Comité Nacional de Facilitación.

RAC 17.13.1.1 POLICIA NACIONAL CIVIL –PNC-.

- a. El Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil –PNC-, es la única entidad de seguridad civil de la República de Guatemala responsable de accionar conforme lo establecido en las leyes nacionales ante actos ilícitos que resulten de las inspecciones realizadas por parte del personal AVSEC de la DGAC a pasajeros, equipajes de mano, equipaje de bodega, carga y correo.
- b. La PNC es la responsable de realizar las inspecciones a pasajeros, equipaje de mano y de bodega, aeronaves e instalaciones de la aviación general tanto en sus vuelos nacionales como internacionales privados. La DGAC por medio de la GNSA, brindará el apoyo de asesoría en cuanto a las regulaciones aeronáuticas ante estas actividades, basadas en el Acuerdo Gubernativo 384-2001, en los artículos comprendidos dentro del 148 al 151.
- c. Los Agentes de la PNC asignados en las instalaciones aeroportuarias, deben ser objeto de inspección en todos los controles de accesos a la zona de seguridad restringida cuando no porten el uniforme que los acredite.
- d. Los Agentes de la PNC asignados en las instalaciones aeroportuarias en funciones deberán portar la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria –TIA- para acceder a las zonas de seguridad restringidas.
- e. La PNC, apoyara a la GSA o JSA, en materia de Seguridad en los siguientes casos:

- 1) Pasajeros perturbadores.
- 2) Personas o pasajeros con ilícitos que atenten contra la aviación civil.
- 3) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad.
- 4) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
- f. La PNC, deberá de realizar vigilancia de rutina y patrullas diariamente de acuerdo a los procedimientos suscritos en el Anexo 1 –PNSAC- de La presente Regulación; en todas las áreas terminales y perimetrales de los aeropuertos y aeródromos, con el fin de prevenir intrusiones y posibles actos ilícitos en los alrededores de los aeropuertos.
- g. La PNC formara parte del Comité de Seguridad y del Sub-comité de Facilitación en cada Aeropuerto.

RAC 17.13.1.2 DIRECCION GENERAL DE MIGRACION.

- a. El Ministerio de Gobernación a través de la Dirección General de Migración es la Institución del Estado responsable de mantener el personal necesario y capacitado para controlar, verificar y garantizar a nacionales y extranjeros en la entrada, permanencia y salida del territorio guatemalteco, tomando en consideración la regularidad y eficacia de los vuelos.
- b. La Dirección General de Migración, deberá prestar todo tipo de apoyo en cuanto a su misión a la autoridad AVSEC dentro de las instalaciones aeroportuarias, sin interferir en las

labores de seguridad de la aviación civil.

- c. La Dirección General de Migración formara parte del Comité de Seguridad y del Sub-comité de Facilitación en cada Aeropuerto.
- d. La Dirección General de Migración debe ser objeto de inspección en todos los controles de accesos, así como en los puntos de inspección para ingresar a una zona de seguridad restringida.
- e. El personal de la Dirección General de Migración asignado en las instalaciones aeroportuarias en funciones deberán portar la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria –TIA- para acceder a las zonas de seguridad restringidas.

RAC 17.13.2 MINISTERIO DE LA DEFENSA NACIONAL.

- a. El Ministerio de la Defensa Nacional, a través del Ejército Nacional de Guatemala, apoyara directamente a la –PNC- frente a un acto de interferencia ilícita.
- b. El Ejército de Guatemala, brindara apoyo a la DGAC cuando se requiera mayor seguridad para aumentar la protección proporcionada a las personas, a las aeronaves, a las instalaciones y servicios del aeropuerto
- c. El Ministerio de la Defensa Nacional formara parte del Comité Nacional de Seguridad y del Comité Nacional de Facilitación.
- d. El Ministerio de la Defensa Nacional a través del enlace designado en las instalaciones aeroportuarias así como la Fuerza Aérea Guatemalteca

formaran parte del Comité de Seguridad y del Sub-comité de Facilitación en cada Aeropuerto.

RAC 17.13.3 SUPERINTENDENCIA DE ADMINISTRACION TRIBUTARIA –SAT–.

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), debe prestar todo tipo de apoyo en cuanto a su misión a la autoridad AVSEC dentro de las instalaciones aeroportuarias, sin interferir en las labores de seguridad de la aviación civil.
- b. La SAT, es responsable de informar a la GNSA de las armas que no llenan requisitos para ingresar al país y las cuales quedan retenidas en la misma de igual manera el procedimiento a cumplir cuando se entregan al propietario o al ser retiradas del Aeropuerto.
- c. El personal de la SAT que labora en las instalaciones aeroportuarias debe ser objeto de inspección en todos los accesos del aeropuerto.
- d. El personal de la SAT, asignado en las instalaciones aeroportuarias, deberán portar la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria –TIA- para acceder a las zonas de seguridad restringidas.
- e. El Ministerio de Finanzas Publicas, formara parte del Comité Nacional de Seguridad y del Comité Nacional de Facilitación.
- f. La SAT formara parte del Comité de Seguridad y del Sub-comité de Facilitación en cada Aeropuerto.

RAC 17.13.4 MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES.

- a. El Gobierno de Guatemala a través del Ministerio de Relaciones Exteriores será responsable de la atención directa a los pasajeros con calidad de diplomático y funcionarios de Gobierno, debiendo de coordinar con la GSA para el ingreso o egreso de los mismos.
- b. Los delegados del Ministerio de Relaciones Exteriores, deberán prestar todo tipo de apoyo en cuanto a su misión a la autoridad AVSEC dentro de las instalaciones aeroportuarias, sin interferir en las labores de seguridad de la aviación civil.
- c. Los delegados del Ministerio de Relaciones Exteriores, dentro de las instalaciones aeroportuarias, deben ser objeto de inspección en todos los controles de accesos, así como en los puntos de inspección para ingresar a una zona de seguridad restringida.
- d. El personal del Ministerio de Relaciones Exteriores, asignado en las instalaciones aeroportuarias, deberán portar la Tarjeta de Identificación Aeroportuaria –TIA- para acceder a las zonas de seguridad restringidas.
- e. El Ministerio de Relaciones Exteriores, formara parte del Comité Nacional de Seguridad y del Comité Nacional de Facilitación.

RAC 17.13.5 ENTIDADES NO CONTEMPLADAS

- a. Las entidades no contempladas en los numerales anteriores y que de

una u otra forma tengan que desarrollar alguna labor de acuerdo a la naturaleza de sus funciones dentro de la parte aeronáutica, tendrán que cumplir con lo establecido en la presente Regulación, además del anexo 1 – PNSAC- y PSA de cada aeropuerto.

RAC 17.14 ANEXOS A LA PRESENTE RAC.

- a. Forman parte integra dela presente regulación los siguientes anexos:
 - 1) Anexo 1 Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. – PNSAC – (Impreso en documento por aparte, con código AVSEC-NP-001-2013.)
 - 2) Anexo 2 Programa Nacional de Control de Calidad AVSEC. – PNCC – (Impreso en documento por aparte, con código AVSEC-NP-002-2013.)
 - 3) Anexo 3 Programa Nacional de Instrucción Seguridad de la Aviación Civil. – PNISAC – (Impreso en documento por aparte, con código AVSEC-NP-006-2013.)

RAC 17.15 DISPOSICIONES FINALES

- a. La presente regulación será dada a conocer por cualquier medio a los usuarios así como el acuerdo a través del cual se aprueba su adopción. La presente Regulación, entrará en vigencia a partir de la publicación en la AIC y pagina web www.dgac.gob.gt.