

Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
Dirección General de Aeronáutica Civil

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

# RAP 107

**Medidas de Seguridad de la Aviación Civil  
(Aviation Security) para el Operador del  
Aeródromo y el Proveedor de Servicios de  
Tránsito Aéreo**

**Nueva Edición  
Enmienda 2  
Revisión 003**

*Referencia:* Anexo 17 de la OACI “Seguridad de la Aviación”  
(Enmienda 18)  
Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento

**INDICE**

<b>CAPÍTULO A</b>	<b>GENERALIDADES</b>	<b>CAPÍTULO C</b>	<b>MEDIDAS DE SEGURIDAD</b>
107.001	Aplicación	107.200	Parte pública
107.005	Definiciones y abreviaturas	107.205	Barreras Físicas en la ZSR
107.010	Notificación Electrónica	107.210	Camino Perimetral
<b>CAPÍTULO B</b>	<b>PROGRAMA DE SEGURIDAD</b>	107.215	Puestos de Vigilancia
107.100	Revisión de la RAP	107.220	Control de Acceso a la ZSR
107.105	Facultades de Supervisión	107.225	Protección de la ZSR
107.110	Programa de Seguridad	107.230	Diseño o modificación de las instalaciones del aeródromo
107.115	Contenido del Programa de Seguridad	107.235	Instrucción
107.120	Evaluación de Riesgo	107.240	Sistema TIP
107.125	Jefe de Seguridad del Aeródromo	107.245	Computer Based Training (CBT) para Operador de Rayos X
107.130	Protección de Información de Seguridad de la Aviación	107.250	Áreas comunes con Migraciones o SUNAT
107.135	Tarjetas de Identificación	107.255	Protección contra ciberataques
107.140	Deberes de los usuarios de una tarjeta de Identificación	107.260	Iluminación de Seguridad
107.145	Criterios de selección	107.265	Inspección de las personas, artículos y vehículos que ingresan a la ZSR
107.150	Verificación de Antecedentes	107.270	Puesto de Inspección de Pasajeros
107.155	Reportes de Eventos	107.275	Ingreso de armas de fuego a la ZSR
107.160	Notificación Voluntaria	107.280	Control de Calidad Interno
107.165	Control de Seguridad Único	107.285	Comité de Seguridad del Aeropuerto
107.170	Reservado	107.290	Mezcla de pasajeros
107.180	Reservado	107.295	Respuesta a Situaciones de Contingencia.
		107.299	Artículos Prohibidos en la ZSR del Aeropuerto

**CAPÍTULO D CERTIFICACION DEL PERSONAL** 107.460 Sistema de inspección del equipaje de bodega

107.300 Certificación del personal del aeropuerto

107.305 Reservado

107.310 Proceso de Certificación

107.315 Proceso de Recertificación

107.320 Reservado

107.325 Períodos de ausencia

107.330 Suspensión del certificados

107.335 Revocación del Certificado

**APENDICES**

**APENDICE 1 ARTÍCULOS PROHIBIDOS EN LA ZSR DEL AEROPUERTO**

**APÉNDICE 2 DISEÑO DE SISTEMAS DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJES DE BODEGA**

**CAPÍTULO E EQUIPOS DE SEGURIDAD**

107.400 Pórtico detector de metales (PDM)

107.405 Prueba de Operatividad del Pórtico Detector de Metales

107.410 Equipos de Rayos X

107.415 Prueba de Operatividad del Equipo de Rayos X

107.420 Equipo Detector de Trazas de Explosivos

107.425 Sistemas de Detección de Intrusos

107.430 Sistema de Video Vigilancia (CCTV)

107.435 Almacenamiento de imágenes de rayos X

107.440 Equipo de Inspección Avanzada de Imágenes (AIT)

107.445 Equipos de detección de líquidos explosivos (LEDS)

107.450 Sistema Automatizado de Retorno de Bandejas (ATRS)

107.455 Sistema de procesamiento centralizado de imágenes de rayos X (CIP)

## CAPÍTULO A: GENERALIDADES

### 107.001 Aplicación

La presente regulación establece los requisitos y las normas de seguridad de la aviación a ser cumplidas por parte del operador del aeródromo y del proveedor de servicios de tránsito aéreo.

### 107.005 Definiciones y abreviaturas

#### (a) Definiciones.

Las definiciones que figuran a continuación están relacionados al contenido de la presente regulación:

- (1) **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:
  - a. Apoderamiento ilícito de aeronaves,
  - b. Destrucción de una aeronave en servicio,
  - c. Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
  - d. Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
  - e. Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos destinados con fines criminales.
  - f. Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
  - g. Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
- (2) **Aeronave en servicio.** - Una aeronave se encuentra en servicio desde que el personal en tierra, personal de mantenimiento o la tripulación comienza las operaciones de preparación para un determinado vuelo, incluyendo el tiempo de movimiento en tierra, despegue, aterrizaje y todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo.
- (3) **Alerta de Bomba.** - Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o el descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeródromo o en una instalación de aviación civil.
- (4) **Área de Clasificación de Equipaje.** - Espacio ubicado dentro de la zona de seguridad restringida en el que se clasifica el equipaje de acuerdo al vuelo luego de haber sido inspeccionado.
- (5) **Área de Descarga de Armas de Fuego.** - Área ubicada dentro o fuera del terminal de pasajeros, cerrada con barreras físicas y no expuesta a la vista del público.
- (6) **Área de Desmantelamiento de Explosivos.** - Área designada por el Operador del Aeródromo en coordinación con la PNP, destinada a la neutralización, desactivación y eliminación de un artefacto explosivo.
- (7) **Área de Movimiento.** - Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.
- (8) **Área de Maniobra.** - Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo la(s) plataforma(s).
- (9) **Arma de Fuego.** - Dispositivo destinado a propulsar (disparar) uno o múltiples proyectiles con el fin de causar daño.

- (10) **Arrendatario de Aeródromo.** - Persona natural o jurídica que mantiene una relación comercial con el operador del aeródromo, a fin de arrendar un espacio físico para la comercialización de sus productos o servicios dentro de la zona pública o aeronáutica.
- (11) **Artículos de Aprovisionamiento.** - Alimentos, agua y bebidas destinados a ser consumidos por parte de los pasajeros y la tripulación, y también otros artículos tales como vajillas, utensilios, etc.
- (12) **Artículos de servicios en vuelo.** - Artículos destinados a ser utilizados por parte de los pasajeros durante el vuelo para fines de entretenimiento (Ej. Periódicos, revistas, videos, audífonos) o confort (Ej. Mantas, almohadas) o para la venta (Ej. Artículos de Duty Free).
- (13) **Artículos Prohibidos.** - Artículos que, en el contexto específico de la seguridad de la aviación, están definidos como aquellos artículos, artefactos o sustancias que pueden ser usados para cometer un acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o que pueden poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves y sus ocupantes o de las instalaciones y el público, y en consecuencia están prohibidos de ser transportados en la cabina o bodega de la aeronave.
- (14) **Auditoría de Seguridad.** - Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos de la normativa aplicable de seguridad de la aviación.
- (15) **Aviso de Bomba.** - Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeródromo o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.
- (16) **Carga.** - Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los artículos de aprovisionamiento, artículos de servicio en vuelo y el equipaje de bodega y de mano.
- (17) **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.
- (18) **Certificación.** - Proceso de evaluación que valida si una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las tareas y/o funciones de instructor o personal asignado a realizar tareas de inspección.
- (19) **Control de Acceso.** - La utilización de medios para asegurarse que las personas y/o vehículos son los titulares de una tarjeta de identificación de la entidad regulada para ingresar a una ZSR del aeropuerto o están autorizados a ingresar a una ZSR bajo su administración.
- (20) **Control de Seguridad.** - Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- (21) **Correo.** - Correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a la normatividad aplicable.
- (22) **Cultura de la seguridad.** - Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.
- (23) **Detección del comportamiento.** - En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.
- (24) **Documento de Viaje.** - Documento que permite la identificación de un pasajero durante el proceso de transporte aéreo, tales como Pasaporte, salvoconducto, documento de identidad u otro que sea establecido en la normativa aplicable y que sea utilizado por el titular legítimo.

- (25) **Ejercicio Controlado.** - Actividad destinada a verificar la efectividad de las medidas de seguridad descritas en su programa de seguridad aprobado por la DGAC, basado en los procedimientos incluidos en su programa interno de control de calidad aprobado por la DGAC; y limitado al alcance de las actividades o tareas bajo su responsabilidad.
- (26) **Ejercicio de Mesa.** - Revisión de un procedimiento del plan de contingencia que describe las respuestas a un acto de interferencia ilícita. Esta revisión comprende la lectura del procedimiento y posterior opinión de los participantes con respecto a las responsabilidades, acciones de respuesta y de comunicación antes, durante y después del acto de interferencia ilícita.
- (27) **Ejercicio Práctico.** - Simulacro de un acto de interferencia ilícita controlado y planificado por una entidad regulada. Este ejercicio incluye la ejecución de las acciones de respuesta para el acto de interferencia ilícita simulado. La ejecución del ejercicio no debe interrumpir el desarrollo de las actividades aeronáuticas del aeródromo, y la entidad regulada debe evitar la participación de personas ajenas al simulacro.
- (28) **Entidad Regulada.** - Persona natural o jurídica que debe cumplir con la normativa aeronáutica aplicable a su operación y/o posee un certificado o autorización emitida por la DGAC. Entre las entidades reguladas se encuentran el explotador aéreo, el operador de aeródromo, el servicio especializado aeroportuario, el agente acreditado, la organización de mantenimiento aprobada, el centro de instrucción de aeronáutica civil, el proveedor de servicios de tránsito aéreo e instructores certificados en materia de seguridad de la aviación y mercancías peligrosas.
- (29) **Equipaje.** - Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- (30) **Equipaje no Identificado.** - Equipaje que se encuentra en un aeródromo, con o sin etiqueta, y que ningún pasajero recoge en el aeródromo o cuyo propietario no puede ser identificado.
- (31) **Equipo de Detección de Trazas.** - Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma ante la presencia de materiales explosivos en un equipaje u otros elementos sujetos a análisis.
- (32) **Equipo de Inspección Avanzada de Imágenes.** – Equipo para la inspección de personas que utiliza radiaciones no ionizantes y puede detectar objetos metálicos y no metálicos, transportados en el cuerpo o en la ropa.
- (33) **Equipo de Seguridad.** - Dispositivo de carácter especializado que se utiliza, individualmente o como parte de un proceso o sistema de inspección.
- (34) **Equipo EDS.**- Máquina de detección de explosivos que emite rayos X y cuenta con un algoritmo que le permite la detección automática de explosivos.
- (35) **Evidencia.** - Registro escrito o electrónico que demuestre el cumplimiento de un requisito de la normativa aplicable de seguridad de la aviación.
- (36) **Evidenciar.** - Acción de proporcionar evidencia.
- (37) **Explotador Aéreo Internacional.** - Toda empresa que opera bajo la RAP 129 o cuyo estado del explotador es distinto del estado peruano y realiza operaciones de transporte aéreo comercial.
- (38) **Explotador Aéreo Nacional.** - Todo Explotador Aéreo certificado por la DGAC que opera bajo la RAP 135 y/o 121.
- (39) **Explotador del Aeródromo.** - Ver definición de operador del aeródromo.
- (40) **Iluminación de Seguridad.** - Iluminación que permite revelar la presencia de intrusos, disuadir la intrusión y en la medida de lo posible, disimular la presencia del personal de vigilancia o de seguridad.
- (41) **Imprevisibilidad.** - La aplicación de controles 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.

- (42) **Inspección.** - La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos 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.*
- (43) **Inspección de Seguridad.** - Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.
- (44) **Instrucción.** - Proceso por el cual se provee conocimientos teóricos y/o prácticos para contribuir al desarrollo de competencias y al cambio de actitud en cada individuo.
- (45) **Instructor.** - Persona natural que cuenta con un certificado de instructor en materia de seguridad de la aviación y/o mercancías peligrosas vigente otorgado por la DGAC, quien ha demostrado tener las competencias de conocimiento y técnicas pedagógicas a través de un proceso de certificación establecido por la DGAC.
- (46) **Investigación de Seguridad.** - Indagación de un acto o tentativa de acto de interferencia ilícita contra la aviación civil o de un caso supuesto o sospechado de incumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil u otros requisitos impuestos por la normativa aplicable en seguridad de la aviación civil.
- (47) **Mando del COE.** - Persona responsable de la conducción y liderazgo del Centro de Operaciones de Emergencia.
- (48) **Mostrador de Facturación.** - Área del terminal de pasajeros del aeródromo en la cual, el Explotador Aéreo acepta el equipaje de bodega de los pasajeros y/o miembros de la tripulación.
- (49) **Oficial de Seguridad de a Bordo.** - Persona autorizada por el gobierno del estado del explotador o del gobierno del estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.
- (50) **Operador del Aeródromo.** - Es la persona Natural o Jurídica consignada en la autorización de funcionamiento del aeródromo emitida por la DGAC.
- (51) **Parte Aeronáutica.** - Área de movimiento de un aeródromo y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.
- (52) **Parte Pública.** - Las áreas de un aeropuerto que no son parte aeronáutica, identificadas como tal en el programa de seguridad del aeropuerto. Entre las áreas que se encuentran en la parte pública del aeródromo se incluyen: los mostradores de facturación, las áreas de ventas de pasajes, las oficinas de atención al público en general, el área de estacionamiento de vehículos y las vías peatonales hacia el terminal de pasajeros.
- (53) **Pasajero de Origen.** - Pasajero que ingresa a la zona estéril desde la parte pública.
- (54) **Pasajero en Transbordo.** - Pasajero que arriba a un aeródromo y desembarca de una aeronave, con la finalidad de abordar el mismo vuelo u otro vuelo en dicho aeródromo.
- (55) **Pasajero en Tránsito.** - Pasajero que sale de un aeródromo en el mismo vuelo en que llegó, sin abandonar la aeronave en la cual arribó.
- (56) **Pasajero Perturbador o Insubordinado.** - Persona que comete a bordo de una aeronave civil, cualquiera de los actos descritos en el artículo 13.4 del Reglamento de la Ley N°28404.
- (57) **Persona Deportada.** - Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

- (58) **Persona no Admisible.** - Persona a quien la Superintendencia Nacional de Migraciones le rehúsa el ingreso a territorio peruano o a quién le ha sido rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes. Esta persona también es conocida como tripulante o pasajero no admitido.
- (59) **Persona no Admitida.** - Ver definición de persona no admisible.
- (60) **Plan de Contingencia.** - Plan que incluye las medidas y procedimientos a adoptar ante eventos definidos como actos de interferencia ilícita, el mismo que será aprobado por la DGAC.
- (61) **Plataforma.** - Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- (62) **Precinto de Seguridad.** - Artículo que muestra evidencias o signos exteriores visibles cuando ha sido manipulado o removido. Posee una numeración única y permanente, no es reutilizable y además es resistente a las condiciones climáticas.
- (63) **Procedimiento.** - Desarrollo secuencial o narrativo de actividades, que incluye por lo menos la referencia de la persona responsable de realizar estas actividades.
- (64) **Programa de Control de Calidad Interno.** - Documento que describe las responsabilidades y actividades a ejecutar para validar la eficacia de su programa de seguridad aprobado por la DGAC.
- (65) **Programa de Seguridad.** - Documento requerido al operador del aeródromo, aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil, que comprende las medidas de seguridad para proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.
- (66) **Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo.** - Organización que cuenta con la autorización de la DGAC para proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.
- (67) **Prueba de Operatividad.** - Ensayo ejecutado de acuerdo a la normativa aplicable, a fin de verificar si los equipos de seguridad satisfacen y mantienen los requisitos de detección y de actuación esperados.
- (68) **Prueba de Seguridad.** - Prueba, secreta o no, de una medida de seguridad de la aviación en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita, la misma que es llevada a cabo por la DGAC.
- (69) **Puesto de Estacionamiento de Aeronave.** - Área designada en una plataforma destinada al estacionamiento de una aeronave.
- (70) **Puesto de Inspección de Pasajeros.** - Área donde se realizan las tareas de control de acceso e inspección de tripulaciones, pasajeros y su equipaje, usuarios con tarjetas de identificación, pertenencias de los usuarios, bienes o mercancías que se dirigen hacia la zona estéril del aeródromo.
- (71) **Puesto de Seguridad.** - Área donde se realiza el control de acceso y la inspección de vehículos, mercancías, bienes, usuarios con tarjeta de identificación y artículos que lleven consigo dichos usuarios antes de permitirles el acceso a la zona de seguridad restringida del aeródromo.
- (72) **Puesto de Vigilancia.** - Instalación destinada al personal de vigilancia contratado por el Operador del Aeródromo, que cuenta con la infraestructura, los equipos de comunicación e iluminación de acuerdo a los requisitos de la normativa aplicable.
- (73) **Punto Vulnerable.** - Toda instalación de un aeródromo o conectada con el mismo que, en caso de ser dañada o destruida, perjudicaría seriamente el funcionamiento normal de un aeródromo.
- (74) **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.
- (75) **Sistema TIP.** - Programa (software) que proyecta imágenes ficticias de artículos amenaza (pistolas, cuchillos, artefactos explosivos improvisados o sus componentes, etc.) dentro de la

imagen de rayos X de un equipaje o bulto real que se está examinando o se incluye un equipaje o bulto virtual donde se incluye un artículo amenaza.

(76) **Tarjeta de Embarque.** - Documento (electrónico o físico) expedido por el explotador aéreo a los pasajeros que se transportarán en sus vuelos.

(77) **Tarjeta de Identificación.** - Tarjeta expedida por parte del Operador del Aeródromo de acuerdo a los requisitos de la normativa aplicable. Esta tarjeta de identificación debe contar con medidas de seguridad que dificulten su adulteración o falsificación.

(78) **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.

(79) **Zona Controlada.** - Aquella zona de la parte pública, (Ej. área de los mostradores o kioscos de facturación), a la cual solamente tienen acceso los usuarios del aeródromo, tripulantes y/o pasajeros previo control.

(80) **Zona Estéril.** - Espacio que media entre un puesto de inspección de pasajeros y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado por el Operador del Aeródromo.

(81) **Zona de Seguridad Restringida.** - Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeródromo y otras identificadas en la normativa aplicable como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

(b) **Abreviaturas**  
Para los propósitos de esta regulación, son de aplicación las siguientes abreviaturas:

**COE** Centro de Operaciones de Emergencia

**ECAC** Conferencia Europea de Aviación Civil (European Civil Aviation Conference)

**EDS** Sistema de detección de explosivos (Explosives Detection System)

**EPT** Entrenamiento Práctico en el Trabajo

**DGAC** Dirección General de Aeronáutica Civil

**PNSAC** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

**PNISAC** Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil

**PSA** Programa de Seguridad del Operador del Aeródromo

**RAP** Regulación Aeronáutica del Perú

**SUNAT** Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria

**TSA** Administración de Seguridad en el Transporte (Transportation Security Administration)

**TIP** Threat Image Projection

**USAP** Programa Universal de Auditorías en Seguridad de la Aviación Civil

**ZSR** Zona de Seguridad Restringida

**107.010 Notificación Electrónica**

El operador del aeródromo y el proveedor de servicios de tránsito aéreo pueden enviar a través del portal web de la DGAC (Extranet), las respuestas a las notificaciones emitidas por la DGAC como resultado de una prueba de seguridad, inspección o auditoría, incluyendo los planes de acciones correctivas. El momento de recepción del envío de las respuestas será registrado en el portal web, lo cual servirá como referencia respecto al cumplimiento del envío de la respuesta dentro del plazo otorgado por la DGAC.

## CAPITULO B – PROGRAMA DE SEGURIDAD

### 107.100 Revisión de la RAP

La presente regulación será revisada periódicamente por la DGAC a fin de enmendar su contenido para que esté acorde a las necesidades en materia de seguridad de la aviación. Entre las condiciones que se pueden enumerar, para realizar estas revisiones se encuentran:

- (1) Enmiendas al Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).
- (2) Implementación de nuevas medidas de seguridad o modificación de las existentes, para mitigar el nivel de riesgo de las operaciones aéreas, reduciendo la posibilidad de ocurrencia de actos de interferencia ilícita.
- (3) Mejorar el contenido de la regulación con base a los resultados observados durante las actividades de vigilancia por parte de la DGAC, o por mejora continua de su contenido.
- (4) Implementación de las recomendaciones comunicadas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) al término de una auditoría del Programa Universal de Auditorías en Seguridad de la Aviación Civil.

### 107.105 Facultades de Supervisión

(a) Los inspectores de seguridad de la aviación de la DGAC, identificados a través de la tarjeta de identificación del inspector expedida por la DGAC, están facultados y autorizados a:

- (1) Realizar auditorías de seguridad, inspecciones de seguridad, investigaciones y pruebas a las entidades reguladas en esta regulación en forma programada o sin aviso anticipado,
- (2) Exigir a las entidades reguladas, la aplicación de medidas correctivas inmediatas a fin de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la normativa aplicable relativa a seguridad de la aviación,
- (3) Inspeccionar cualquier área de cualquier aeropuerto del territorio peruano, incluyendo la ZSR del aeropuerto, la torre de control y la sala radar con el fin de evaluar el cumplimiento de la normativa aplicable relativa a seguridad de la aviación,

- (4) Inspeccionar y evaluar la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad descritos en los programas de seguridad de las entidades reguladas en esta regulación y el rendimiento de los equipos de seguridad,
- (5) Ingresar, llevar consigo y utilizar cualquier equipo necesario para el cumplimiento de sus funciones en la ZSR, en las aeronaves o parte pública de los aeródromos, incluyendo sin que la enumeración sea exhaustiva, elementos tales como cámaras fotográficas, teléfonos, radios o artículos para ser empleados como parte de una prueba de seguridad (ej. detonador simulado inerte),
- (6) Solicitar a las entidades reguladas en esta regulación, proporcionen información que evidencie el cumplimiento de la normativa aplicable relativa a seguridad de la aviación y obtener acceso a los documentos, evidencias y registros pertinentes,
- (7) Entrevistar a cualquier persona que labore o preste servicios para las entidades reguladas en esta regulación, a fin de evaluar el cumplimiento de la aplicación de los procedimientos de seguridad requeridos en la normativa aplicable relativa a seguridad de la aviación.

### 107.110 Programa de Seguridad

(a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión y el proveedor de servicios de tránsito aéreo que opere en estos aeródromos debe:

- (1) Elaborar, aplicar y mantener actualizado un Programa de Seguridad en forma escrita que cumpla con todos los requisitos indicados en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), la presente regulación y demás normas aplicables en materia de seguridad de la aviación.
- (2) Contar con un programa de seguridad en forma escrita aprobado por la DGAC y poner el mismo a disposición de los inspectores de la DGAC a su solicitud.

*Nota: El programa de seguridad del proveedor de servicios de tránsito aéreo puede basarse en la información descrita en el Documento 9985 de la OACI titulado "Manual de seguridad de gestión del tránsito aéreo"*

- (b) Aquellos operadores de aeródromos y proveedores de servicios de tránsito aéreo a quienes no les resulte aplicable lo señalado en el literal anterior deben elaborar, aplicar y mantener actualizado un programa de seguridad que cumpla con los requisitos aplicables en materia de seguridad de la aviación.
- (c) Todo operador de aeródromo debe distribuir copias de las partes pertinentes del PSA (basado en el principio de necesidad de conocer) a los explotadores aéreos, al proveedor de servicios de tránsito aéreo y a los servicios especializados aeroportuarios, de manera tal que pueda evidenciar esta acción y tener un control sobre los ejemplares físicos o digitales distribuidos.
- (d) Todo operador de aeródromo debe distribuir las partes pertinentes del PSA (basado en el principio de necesidad de conocer), a las personas de su organización que tengan la necesidad de conocer este programa para ejecutar sus funciones en materia de seguridad de la aviación, estableciendo controles para su protección y distribución interna.

*Nota: La distribución del contenido del PSA por parte del operador del aeródromo, basado en el principio de necesidad de conocer, tiene como objeto permitir al destinatario acceso a información para desempeñar las funciones o tareas a su cargo, así como conocer las actividades descritas y que debe cumplir en atención a lo señalado en el PSA.*

### 107.115 Contenido del Programa de Seguridad

- (a) El programa de seguridad debe incluir los requisitos descritos en el PNSAC, en la presente regulación y demás normas aplicables en materia de seguridad de la aviación. Asimismo, debe incluir las responsabilidades de las distintas entidades a nivel aeroportuario de acuerdo a lo señalado en el PNSAC en materia de seguridad de la aviación y la estructura orgánica del operador del aeródromo.
- (b) El PSA no debe incluir como parte de su contenido:
  - (1) Disposiciones relativas a aspectos de seguridad operacional.

- (2) Sanciones (ej. administrativas o monetarias) de cualquier tipo o referencias respecto a pagos o cobros por concepto de emisión de tarjetas de identificación.
  - (3) La descripción de tareas, responsabilidades o requisitos distintos de aquellos asignados en el PNSAC, la Regulación Aeronáutica del Perú 108 o en otra norma vigente a los explotadores aéreos, servicios especializados aeroportuarios u otra entidad regulada.
  - (4) Disposiciones contrarias a las normas vigentes.
- (c) El PSA puede ser modificado a solicitud de la DGAC y estas modificaciones entrarán en vigor de acuerdo a lo dispuesto por la DGAC, en cualquiera de los siguientes casos:
- (1) El contenido del curso teórico o del programa de entrenamiento práctico en el trabajo incluido en el PSA no está desarrollado de acuerdo al enfoque por competencias o no se cumpla con lo señalado en el PNISAC o la normativa aplicable.
  - (2) Cuando con posterioridad a la aprobación del PSA resulte necesario introducir ajustes vinculados a modificaciones experimentadas por la normativa aplicable en materia de seguridad de la aviación o existe una circunstancia que amerite de una acción inmediata y que se encuentre en estrecha relación con los niveles de riesgo.
  - (3) Cuando como resultado de las actividades de control de calidad de seguridad de la aviación realizados por la DGAC, el programa de control de calidad interno o como resultado de las evaluaciones efectuadas por la DGAC con posterioridad a un acto de interferencia ilícita registrado en el Estado Peruano o en el extranjero, se considere necesario la introducción de ajustes al PSA.
  - (4) Cuando a raíz de situaciones excepcionales (ej. Pandemia, incremento o reducción en el número de operaciones), se requiere incorporar o modificar las medidas de seguridad descritas en el PSA.

- (d) Todo operador de aeródromo o proveedor de servicios de tránsito aéreo es responsable de enmendar o revisar su programa de seguridad, y presentarlo ante la DGAC para su evaluación, en cualquiera de los siguientes casos:
- (1) Cambios en la normativa vigente que requieran ser reflejados en el contenido del programa de seguridad,
  - (2) Cuando el comité de seguridad del aeropuerto lo propone,
  - (3) Cuando como resultado de la gestión de riesgos se determina que resulta necesario realizar modificaciones en los procedimientos del programa de seguridad, o
  - (4) Identificación de modificaciones necesarias en los procedimientos del programa de seguridad, en atención a los resultados observados durante las actividades de vigilancia por parte de la DGAC o como resultado de la aplicación de su programa de control de calidad interno.
- (e) El plazo para presentar ante la DGAC, la propuesta de modificación del Programa de Seguridad por parte del operador del aeródromo o del proveedor de servicios de tránsito aéreo, es de treinta (30) días calendario, contados desde la aplicación de cualquiera de las condiciones descritas en el literal anterior.

#### 107.120 Evaluación de Riesgo

- (a) El operador del aeródromo debe incluir en su PSA, las medidas a adoptar en respuesta a un aumento del nivel de riesgo, y estas medidas deben ser acordes con las descritas en el Apéndice 02 – Nivel de Riesgo del PNSAC. El operador del aeródromo podrá incluir en su PSA, medidas de seguridad adicionales que no sean contrarias o inferiores a lo requerido en el PNSAC o la presente regulación.
- (b) El operador del aeródromo debe realizar una evaluación de riesgos de sus operaciones, cada vez que exista información acerca de alguna amenaza existente relacionada a sus operaciones. Si como resultado de esta evaluación, se determina que el nivel de riesgo es mayor a un nivel de riesgo bajo, el operador del aeródromo debe informar este resultado a la DGAC de la manera más rápida posible. La evaluación de riesgo antes descrita será realizada de acuerdo a un procedimiento incluido en el PSA, el cual incluirá a la evaluación de la amenaza y a la evaluación de la vulnerabilidad como parte de este procedimiento.

#### 107.125 Jefe de Seguridad del Aeródromo

- (a) El operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe designar a una persona como jefe de seguridad del aeródromo y su reemplazo en caso de ausencia, para cada aeródromo bajo su administración, e informar su designación y datos de contacto a través de la mesa de partes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o del portal web que la DGAC implemente. El plazo para enviar esta información a la DGAC es dentro de los cinco (5) días útiles siguientes a su designación. El Jefe de Seguridad del Aeródromo y su reemplazo deben laborar y encontrarse de manera presencial en el aeródromo a su cargo. El jefe de seguridad debe contar con calificaciones de trabajo tales como experiencia en seguridad de la aviación y conocimiento de las operaciones de aviación civil. Tanto el jefe de seguridad como su reemplazo deben haber recibido y culminado en forma satisfactoria la instrucción correspondiente al jefe de seguridad, antes del inicio de sus labores.
- (b) El operador del aeródromo debe señalar en su PSA, las responsabilidades del jefe de seguridad designado en atención al punto anterior, e incluir por lo menos las siguientes responsabilidades:
- (1) Elaborar, aplicar y mantener actualizado el PSA para garantizar el cumplimiento de la normativa aplicable,
  - (2) Actuar como enlace con todas las partes que participan en la seguridad de la aviación a nivel de aeropuerto, incluyendo los explotadores de aeronaves que prestan servicios desde el aeropuerto, el proveedor de servicios de tránsito aéreo, entidades del estado; y
  - (3) Supervisar y coordinar la aplicación de todos los controles, medidas y procedimientos de seguridad aprobados en el PSA, en el programa de control de calidad interno y en la normativa aplicable.
- (c) Los operadores de los aeródromos no incluidos en el literal a) de la RAP 107.125, deben designar a una persona responsable de cumplir con los aspectos descritos en el literal b) de la RAP antes citada.

**107.130 Protección de Información de Seguridad de la Aviación**

- (a) Todo operador de aeródromo y proveedor de servicios de tránsito aéreo debe establecer medidas para proteger la información de seguridad de la aviación (incluyendo medidas para prevenir que personal interno obtenga información que no está autorizado a acceder), a continuación, se enumeran los registros que deben ser protegidos, sin que esta lista sea exhaustiva:
- (1) Información compartida por parte de la PNP o DGAC respecto a las amenazas existentes o emergentes para la realización de las evaluaciones de riesgo de seguridad de la aviación en sus operaciones,
  - (2) Los estudios de seguridad,
  - (3) El programa de seguridad del aeródromo y del proveedor de servicios de tránsito aéreo,
  - (4) El manual de identificaciones del aeródromo,
  - (5) El plan de contingencia del aeródromo,
  - (6) Resultados de las actividades de control de calidad efectuado por la DGAC y como parte del programa de control de calidad interno,
  - (7) Los reportes, informes, grabaciones, filmaciones y cualquier otro documento relacionado con un acto de interferencia ilícita o incidente de seguridad,
  - (8) Croquis, planos, imágenes y videos que muestren puntos de control, equipos de seguridad, accesos a las ZSR que pudieran exponer vulnerabilidades de seguridad de la aviación,
  - (9) Funcionalidad del equipo de seguridad, incluyendo capacidad de detección, ajustes de calibración, software, etc, y
  - (10) Cualquier otra información o registro de naturaleza sensitiva en atención a lo requerido en el artículo 4.6 del Reglamento de la Ley 28404 o la que haga sus veces.

**107.135 Tarjetas de Identificación**

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe elaborar tarjetas de identificación para personas con un material durable y con medidas de seguridad integradas en la tarjeta (Ej. láminas de seguridad, hologramas, tinta ópticamente variable, etc.). El diseño o las medidas de seguridad de las tarjetas de identificación para personas y vehículos (con acceso sin escolta a la ZSR y con acceso provisional o temporal) deben variar cada veinticuatro (24) meses.
- (b) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe asegurar que toda tarjeta de identificación con acceso sin escolta a la ZSR para personas que expida, debe contener en forma impresa, por lo menos un código único, una fotografía del titular, fecha de expiración, indicación de las zonas o sectores de la parte aeronáutica del aeródromo a los cuales está autorizado su acceso y permanencia, nombres del titular de la tarjeta, empresa para la que labora y cargo del titular de la tarjeta. La información de la tarjeta antes citada debe estar impresa en idioma español.
- (c) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe asegurar que toda tarjeta de identificación con acceso sin escolta a la ZSR para los vehículos debe contener en forma impresa, por lo menos un código único, la matrícula del vehículo, fecha de expiración, indicación de las zonas o sectores de la parte aeronáutica del aeródromo a los cuales está autorizado su acceso y permanencia y la empresa que solicita la tarjeta para este vehículo. En el caso de que el aeropuerto indique en su PSA que no cuenta con zonas o sectores diferenciados en la parte aeronáutica para los vehículos, no se requiere incluir esta información en las tarjetas de identificación antes citadas.

- (d) Todo operador de aeródromo debe asegurar que toda tarjeta de identificación con acceso provisional o temporal (para usuarios o vehículos) debe contener en forma impresa, por lo menos un código único, la leyenda "Visitante" o "Provisional" y la indicación de las zonas o sectores de la parte aeronáutica del aeródromo a los cuales está autorizado su acceso y permanencia.
- (e) Todo operador de aeródromo debe incluir en su PSA o en el manual de identificaciones, el procedimiento para proteger y custodiar los equipos y las tarjetas en blanco que se utilizan en el proceso de producción de las tarjetas de identificación, así como procedimientos de control de inventario y verificación de los materiales, y el procedimiento para destruir las tarjetas elaboradas con errores o devueltas.
- (f) Cuando el operador del aeródromo expida tarjetas de identificación de lectura electrónica o magnética, éstas serán desactivadas por el operador del aeródromo inmediatamente tras su devolución o expiración, o una vez recibida la notificación de pérdida, robo, o no devolución de la misma por término de contrato entre el titular de la tarjeta y el solicitante de la misma (se incluye al operador del aeródromo).
- (g) Cuando el operador del aeródromo expida tarjetas de identificación de lectura electrónica o magnética, debe colocar un lector que permita verificar la validez y vigencia de la tarjeta de identificación en cada puesto de inspección de pasajeros y puesto de seguridad. Los oficiales de seguridad aeroportuaria deben realizar la verificación de la tarjeta de identidad con este lector, antes de realizar el control de acceso e inspección del titular de la tarjeta.
- (h) Todo operador de aeródromo debe controlar y evitar que una tarjeta de identificación provisional se otorgue por más de cuarenta y cinco (45) días en el lapso de un año calendario a una misma persona, salvo cuando se trate de alumnos piloto de un centro de instrucción de aeronáutica civil. La DGAC podrá autorizar la ampliación del período antes citado, para el otorgamiento de una tarjeta de identificación provisional, en un análisis de caso por caso.
- Nota: Los cuarenta y cinco días antes señalados corresponden a las veces que una persona ha ingresado a la ZSR. Si una persona ingresa a la ZSR dos o más veces en un mismo día, estas acciones se contabilizan como una vez (debido a que ha ingresado en el mismo día) para los efectos de control del otorgamiento de la tarjeta de identificación provisional citado en esta norma.*
- (i) Todo operador de aeródromo desde donde se realicen vuelos internacionales debe expedir tarjetas de identificación al personal de la Superintendencia Nacional de Migraciones y al personal de SUNAT con acceso irrestricto a las salas de embarque y demás áreas o sectores de la parte aeronáutica que sea necesario para el cumplimiento de las funciones delegadas por el Estado Peruano a estas entidades en las Leyes pertinentes, siempre y cuando se cumplan todos los requisitos aplicables de acuerdo a la presente RAP.
- (j) Todo operador de aeródromo tiene un plazo no mayor a quince (15) días calendario para poner a disposición del solicitante, la tarjeta de identificación con acceso sin escolta a la ZSR que haya solicitado, siempre y cuando esta persona haya cumplido con todos los requisitos descritos en el manual de identificaciones del aeropuerto. El plazo antes citado se empieza a contar desde el día siguiente a la recepción de todos los requisitos descritos en el manual de identificaciones por parte del operador del aeródromo.
- (k) Todo operador de aeródromo debe elaborar y mantener un registro sobre la entrega y la posterior devolución de las tarjetas de identificación de carácter provisional (temporal) otorgadas a personas o vehículos que ingresan a la ZSR del aeródromo, correspondiente a los últimos dieciocho (18) meses.
- (l) Todo operador de aeródromo debe mantener y conservar los datos de las tarjetas de identificación que en los últimos doce (12) meses cumplan con cualquiera de las siguientes condiciones:
- (1) Tarjetas de identificación reportadas como robadas o perdidas,
  - (2) Tarjetas de identificación destruidas por el operador del aeródromo,
  - (3) Tarjetas de identificación no devueltas por el titular luego del cese de su vínculo laboral con su empleador,

- (4) De ser el caso, tarjetas de identificación de lectura biométrica, magnética o electrónica que han sido activadas o desactivadas.
- (5) El intento o la detección de uso indebido por parte de un titular de una tarjeta de identificación.
- (m) La tarjeta de identificación de vehículos no acredita la identidad de los ocupantes, ni los autoriza a ingresar a la ZSR. Cada ocupante del vehículo debe poseer su tarjeta de identificación emitida por el operador del aeródromo para ingresar a la ZSR.
- (n) El operador del aeródromo debe notificar al propietario cuando detecte un vehículo dentro de la ZSR con una tarjeta de identificación no vigente y asegurar su retiro de la ZSR. Los vehículos que se utilicen exclusivamente en la parte aeronáutica del aeródromo y no dispongan de permiso para circular por vías públicas podrán quedar exentos de la aplicación de los requisitos relativos a portar una tarjeta de identificación a condición de que estén claramente identificados en el exterior como vehículos operativos para uso en el aeródromo de que se trate.
- (o) El operador del aeródromo debe otorgar una tarjeta de identificación con acceso sin escolta para el personal de las entidades del estado peruano, para quienes la DGAC así lo solicite por escrito. Para tal efecto, el personal de las entidades antes citadas debe contar con el respaldo de una norma de rango de Ley que le asigne competencias o tareas bajo su responsabilidad, por las cuales requiera ingresar a la ZSR del aeródromo.
- (p) El manual de identificaciones elaborado por un operador de aeródromo no debe incluir como parte de su contenido:
- (1) Disposiciones relativas a aspectos de seguridad operacional.
  - (2) Sanciones (ej. administrativas o monetarias) de cualquier tipo o referencias respecto a pagos o cobros por concepto de emisión de tarjetas de identificación.
  - (3) Asignación de funciones o responsabilidades a terceros no previstas en las normas vigentes. La descripción de tareas, responsabilidades o requisitos distintos de aquellos asignados en el PNSAC, la Regulación Aeronáutica del Perú 108 o en otra norma vigente a los explotadores aéreos, servicios especializados aeroportuarios u otra entidad regulada.
- (4) Disposiciones contrarias a las normas vigentes.
- (5) Condiciones para el otorgamiento o renovación de las tarjetas de identificación que estén relacionadas a la existencia de un contrato de alquiler de áreas u otro tipo de contrato con el operador del aeródromo.

#### **107.140 Deberes de los usuarios de una tarjeta de identificación**

- (a) Los deberes de los usuarios de las tarjetas de identificación con acceso sin escolta a la ZSR, son los siguientes:
- (1) El usuario debe permitir ser sometido a inspección en el puesto de seguridad o en el puesto de inspección de pasajeros antes de ingresar a la ZSR, junto con los artículos que lleve consigo y/o el vehículo que conduzca. Caso contrario, el operador del aeródromo le impedirá el acceso a la ZSR.
  - (2) El usuario debe portar la tarjeta de identificación en forma visible (por encima de la cintura y debajo del cuello, excluyendo el área de la espalda) mientras se encuentre en la ZSR. Asimismo, cuando el usuario encuentre a una persona dentro de la ZSR, cuya tarjeta de identificación esté oculta; el usuario debe solicitarle presentar la tarjeta en forma visible.
  - (3) Las tarjetas de identificación vehiculares deben ser ubicadas de forma visible (ej. en el parabrisas del vehículo) en todo momento, mientras el vehículo se encuentre en la ZSR. El cumplimiento de esta norma es responsabilidad del conductor del vehículo y la entidad que ha solicitado la tarjeta de identificación vehicular. El conductor y la entidad regulada son responsables de que la tarjeta de identificación vehicular sea aquella correspondiente al vehículo mientras esta unidad permanezca en la ZSR.

- (4) El usuario debe presentar su tarjeta de identificación a solicitud del oficial de seguridad aeroportuaria o personal de vigilancia del aeródromo para su revisión o control, en el puesto de inspección o en el interior de la ZSR.
- (5) El usuario debe presentar su tarjeta de identificación a solicitud del oficial de seguridad del explotador aéreo para su revisión o control, en el interior del círculo de seguridad de una aeronave en servicio.
- (6) En caso de extravío, hurto o robo de la tarjeta de identificación, el usuario titular de la misma debe efectuar de manera inmediata la notificación de este hecho a su empleador. Este último debe notificar de manera inmediata al operador del aeródromo.
- (7) El usuario titular de una tarjeta de identificación debe entregar la misma a su empleador o al operador del aeródromo, cuando la tarjeta haya expirado o por finalización de contrato (cese o renuncia).
- (8) Ninguna persona puede utilizar la tarjeta de identificación perteneciente a otra persona para ingresar a la ZSR, o mientras permanezca en la ZSR, independientemente de que la otra persona haya consentido su uso.
- (9) El usuario titular de una tarjeta de identificación no debe facilitar el acceso a la ZSR por parte de otra persona o vehículo que no posea una tarjeta de identificación o no tenga autorización por parte del operador del aeródromo para ingresar o permanecer en la ZSR.
- (10) El usuario titular de una tarjeta de identificación no debe colocar elementos que impidan la lectura de los datos de la tarjeta o alteren los datos impresos en la tarjeta.
- (11) Cualquier actividad sospechosa o vulnerabilidad que observe en la parte pública y en la parte aeronáutica debe ser comunicada a su supervisor o a un oficial de seguridad aeroportuaria. También puede informarlo en forma anónima al operador del aeropuerto o a la DGAC, a través del sistema de notificación voluntario.
- (12) El usuario debe ingresar y salir de la Zona de Seguridad Restringida (ZSR) del aeródromo a través del puesto de seguridad o del puesto de inspección de pasajeros, salvo en el caso de eventos de emergencia.
  - (b) El operador del aeródromo debe informar a las entidades solicitantes de una tarjeta de identificación, lo siguiente:
    - (1) La entidad solicitante debe recabar de manera inmediata toda tarjeta de identificación y alcanzarla al Operador del aeródromo que la haya emitido, cuando se culmine la relación contractual con la persona para quien haya solicitado dicha tarjeta. En caso dicha persona no devuelva su tarjeta de identificación, la entidad solicitante debe informar al operador del aeródromo en forma inmediata.
    - (2) La entidad solicitante debe entregar al aeropuerto, toda tarjeta de identificación de su personal propio o contratado que se encuentre vencida y esté en su poder.
    - (3) La entidad solicitante debe informar al operador del aeródromo acerca de cualquier confirmación que tenga respecto a la pérdida o robo de una tarjeta de identificación emitida a su personal propio o contratado, en atención a una solicitud presentada por esta entidad.
    - (4) La entrega de una tarjeta de identificación por renovación, cambio o duplicado, se realizará siempre y cuando la entidad solicitante o el usuario entreguen al operador del aeródromo, la tarjeta de identificación en renovación o cambio o la copia certificada de la denuncia policial de pérdida de la tarjeta.

#### 107.145 Criterios de Selección

- (a) Todo operador de aeródromo y proveedor de los servicios de tránsito aéreo deben asegurar que el jefe de seguridad, los oficiales de seguridad aeroportuaria, el personal de vigilancia y cualquier otro personal propio o contratado que realice las tareas o funciones descritas en el programa de seguridad (incluyendo la aplicación de los controles de seguridad) cumpla con los siguientes requisitos:
  - (1) Nacionalidad peruana.
  - (2) Tener dieciocho (18) años de edad como mínimo.

- (3) Tener un estado de salud compatible con las labores a realizar, evidenciado a través de un certificado médico o del informe del médico al empleador respecto al estado de salud del trabajador.
  - (4) Un formulario que incluya los datos de la persona, domicilio, teléfonos de contacto, fotografía, experiencia laboral y educación.
  - (5) Una declaración jurada que indique que los datos consignados en el formulario son reales y que autoriza al operador del aeródromo a realizar una investigación acerca de la veracidad de estos datos.
  - (6) Haber culminado la educación básica regular (estudios secundarios). Este requisito es aplicable para el caso de los oficiales de seguridad aeroportuaria.
  - (7) Haber realizado la verificación de antecedentes penales de acuerdo a lo descrito en esta regulación.
  - (8) En el caso de los ciudadanos peruanos que no hayan residido en territorio peruano en los últimos tres (3) años, debe presentar una constancia de antecedentes penales o su equivalente emitido por la autoridad correspondiente del estado extranjero donde estuvo residiendo, legalizada por el ministerio de relaciones exteriores.
- (b) Todo operador de aeródromo y proveedor de servicios de tránsito aéreo deben establecer en su programa de seguridad, los criterios de selección del jefe de seguridad, los oficiales de seguridad aeroportuaria, el personal de vigilancia y cualquier otro personal propio o contratado que realice las tareas o funciones descritas en el antes citado programa.

#### 107.150 Verificación de Antecedentes

- (a) El operador del aeródromo debe asegurar que previo a la emisión de una tarjeta de identificación (distinta de una tarjeta provisional o de visitante) para el acceso a la ZSR sin escolta, a personas que no sean pasajeros (incluyendo el personal que aplica controles de seguridad), se realice una verificación de sus antecedentes de acuerdo a lo señalado en la presente regulación. El operador del aeródromo también debe realizar la verificación antes citada, sobre el personal propio o

contratado con acceso a información reservada, delicada o sensitiva de seguridad de la aviación (ej. PSA, evaluaciones de riesgo, información de inteligencia, etc.), antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dicha información.

*Nota: Entre el personal propio o contratado con acceso a información de seguridad de la aviación sobre los cuales se debe realizar una verificación de antecedentes, se puede citar a los supervisores, jefes o gerentes con acceso al PNSAC, PSA, resultados del PCCI, etc. En el caso de que a las personas antes citadas se les haya realizado la verificación de antecedentes como parte del proceso de emisión de una tarjeta para el acceso a la ZSR sin escolta, no se requiere volver a realizar esta verificación.*

- (b) El operador del aeródromo debe asegurar que como parte del proceso de verificación de antecedentes, citado en el punto anterior, se realizará lo siguiente:
- (1) Verificar que el registro de antecedentes penales (emitido por el poder judicial), el certijoven o el certiadulto (emitido por el Ministerio de Trabajo) presentado por el solicitante, se encuentra vigente (de acuerdo a lo indicado en el propio documento o según lo indicado en la normativa aplicable).
  - (2) Verificar que en el registro de antecedentes penales (emitido por el poder judicial) o en el certijoven/certiadulto (emitido por el Ministerio de Trabajo) presentados por el solicitante, éste no ha sido declarado culpable de cualquiera de los siguientes delitos: terrorismo, narcotráfico o tráfico ilícito de drogas, delitos contra los medios de transporte (incluidos los actos de interferencia ilícita contra la aviación civil), delitos contra el patrimonio (incluyendo robo, hurto o extorsión), delitos contra la fe pública, homicidio, secuestro, tráfico de armas o tenencia ilegal de armas, delitos sexuales o pertenencia a una organización delictiva o de crimen organizado.
  - (3) En el caso de que el registro de antecedentes penales (emitido por el poder judicial), o en el certijoven/certiadulto (emitido por el Ministerio de Trabajo) presentados por el solicitante, evidencie que esta persona ha sido declarada culpable de los delitos citados en el punto anterior, el operador del aeródromo no debe otorgarle una tarjeta de identificación para el acceso a la ZSR sin escolta y/o

- permitir que desempeñe tareas o funciones descritas en el programa de seguridad, así como no brindarle acceso a información reservada, delicada o sensitiva de seguridad de la aviación (ej. PNSAC, PSA, PCCI, etc.).
- (4) Volver a solicitar la presentación del registro de antecedentes penales (emitido por el poder judicial) o el certijoven/certiadulto (emitido por el Ministerio de Trabajo) a todas las personas que requieran la renovación de su tarjeta de identificación para acceso sin escolta a la ZSR, apliquen controles de seguridad o tengan acceso a información reservada, delicada o sensitiva de seguridad de la aviación, cada tres (3) años. Los documentos presentados de acuerdo a este requisito, deben haber sido emitidos con una antigüedad no mayor de tres meses calendario contados desde su emisión por parte del Ministerio de Trabajo o del Poder Judicial.
- (5) En el caso de los ciudadanos extranjeros que soliciten una tarjeta de identificación (distinta de una tarjeta provisional o de visitante) para el acceso a la ZSR, el operador del aeródromo no solicitará un registro de antecedentes penales emitido por el poder judicial, sino una evidencia que acredite que este ciudadano cuenta con la calidad migratoria de trabajador otorgada por Migraciones y que esté vigente al momento de la solicitud.
- (6) En el caso de los ciudadanos peruanos que no hayan residido en territorio peruano en los últimos tres (3) años y que soliciten una tarjeta de identificación (distinta de una tarjeta provisional o de visitante) para el acceso a la ZSR, el operador del aeródromo solicitará una constancia de antecedentes penales o su equivalente emitido por la autoridad correspondiente del estado extranjero donde estuvo residiendo, junto a una traducción legalizada del documento. Cuando el Estado en el que la persona haya residido no expida el correspondiente certificado de antecedentes penales o documento equivalente, éstos serán sustituidos por una declaración jurada hecha por el interesado ante un notario habilitado en el Estado Peruano, quién expedirá un documento o acto en el que se dé fe de la declaración jurada.
- (c) El operador del aeródromo debe conservar los documentos presentados por todo solicitante a una tarjeta de identificación (distinta de una tarjeta provisional o de visitante) para el acceso a la ZSR otorgada al solicitante, por un período de sesenta (60) días posteriores al término de la vigencia de dicha tarjeta. El operador del aeródromo debe conservar los antecedentes penales o los certificados certijoven presentados como parte del proceso de emisión o renovación de una tarjeta de identificación, por un período no menor a cuatro (4) años contados desde la fecha de emisión por el poder judicial o por el ministerio de trabajo, según corresponda.
- (d) El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe realizar la verificación de antecedentes de las personas que aplican los controles de seguridad descritos en su programa de seguridad (que laboren en la parte pública del aeródromo) y del personal propio o contratado con acceso a información reservada, delicada o sensitiva de seguridad de la aviación, antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dicha información, de acuerdo a lo señalado en los numerales del literal b) de la RAP 107.150.
- (e) Todo operador de aeródromo debe remitir a la DGAC, la lista de las personas para quienes haya emitido una tarjeta de identificación con acceso sin escolta a la ZSR, incluyendo a los que aplican controles de seguridad en el aeródromo, cuando la DGAC así lo solicite, con la finalidad de que la DGAC pueda coordinar con la PNP, la verificación de los datos de estas personas, a fin de confirmar que no están vinculados a una organización terrorista.
- (f) El personal de sub-oficiales u oficiales de la Policía Nacional del Perú (PNP) no requiere presentar en forma impresa o electrónica el certificado de antecedentes penales para la gestión de una tarjeta de identificación emitida por el operador del aeródromo.
- (g) Las entidades estatales que cuenten con acceso a la base de datos del poder judicial (a través de la Plataforma Nacional de Interoperabilidad del Estado) o con un procedimiento interno que valide los antecedentes penales de su personal de acuerdo a lo señalado en la presente RAP, pueden solicitar ante la DGAC, la exoneración de la presentación de una versión impresa o electrónica de los

antecedentes penales o certijoven/certiadulto de su personal, ante los operadores de los aeródromos para la emisión de una tarjeta de acceso a la ZSR sin escolta. En forma adicional a lo anterior, las entidades estatales deben permitir a la DGAC verificar los resultados de este proceso de validación de los antecedentes de su personal, en forma inicial y periódica previa coordinación para estos efectos. Luego de haberse validado en forma satisfactorio este proceso por parte de la DGAC, ésta emitirá un oficio a los distintos operadores de aeródromos informándoles acerca de la exoneración otorgada.

*Nota:* La DGAC también podrá exonerar la presentación de los antecedentes penales de su personal, cuando cuente con acceso a la base de datos del poder judicial y realice el proceso de verificación de los antecedentes penales de su personal para quienes vaya a solicitar una tarjeta de acceso a la ZSR sin escolta. Esto será puesto de conocimiento de los operadores de aeródromos a través de un oficio.

### 107.155 Reportes de Eventos

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión y proveedor de tránsito aéreo que opere en el aeródromo antes citado deben enviar a la DGAC, información respecto a los eventos descritos líneas abajo, a través de la herramienta web que la DGAC ponga a disposición para tal efecto, de acuerdo al plazo indicado para cada evento:
- (1) Aviso de bomba recibido por el operador del aeródromo o el proveedor de tránsito aéreo – dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la recepción del aviso. En este caso, incluir información respecto al lugar y hora de la recepción o toma de conocimiento del aviso de bomba, y de ser el caso, el número del teléfono del cual se ha realizado el aviso de bomba.
  - (2) Detección de arma de fuego y/o municiones como resultado de una inspección - dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la detección antes citada. En este caso, incluir información respecto al lugar y hora de la detección.
  - (3) Detección de artefacto explosivo o incendiario o de sus componentes - dentro de las ocho (8) horas siguientes a la detección antes citada. En este caso, incluir información respecto al lugar y hora de la detección.
  - (4) Detección de una persona o vehículo no autorizado en la ZSR - dentro de las ocho (8) horas siguientes a la detección antes citada. En este caso, incluir información respecto al lugar y hora de la detección en la ZSR.
  - (5) Cámaras del sistema de Circuito Cerrado de Televisión, equipos de Rayos X o pórtico detector de metales inoperativos por un lapso mayor a tres (3) horas de forma seguida - dentro de las doce (12) horas siguientes a la detección de la condición de inoperatividad del equipo de seguridad. En este caso, incluir el número de serie del equipo de rayos X o pórtico detector de metales, y para el caso de las cámaras, el área o lugar de ubicación de las mismas.
  - (6) Tarjetas de identificación reportadas como robadas, extraviadas o no devueltas – dentro de los siete (7) días siguientes a la recepción del reporte o la toma de conocimiento por parte del operador del aeródromo. En este caso, incluir datos de las tarjetas tales como el número único de la tarjeta, sectores a los que permitía acceso y nombre del titular o placa del vehículo, cuando corresponda.
  - (7) Detección de cualquier intento de acceso de una persona o vehículo a la ZSR a través del uso de una tarjeta de identificación fraudulenta o adulterada - dentro de las ocho (8) horas siguientes a la detección antes citada. En este caso, incluir información respecto al lugar y hora de la detección.
  - (8) Detección de daño o deterioro de las barreras físicas ubicadas en el perímetro del aeropuerto – dentro de las ocho (8) horas siguientes a la detección antes citada. En este caso, incluir la ubicación del sector afectado de acuerdo al mapa reticular del aeródromo.

- (9) Detección o sospecha de ataque cibernético contra los sistemas de tecnología de la información, comunicaciones y datos críticos del aeropuerto, incluyendo ataques contra páginas web, información de vuelos, control de salidas de emergencia, control de cámaras de CCTV, ataques tipo DDOS, etc - dentro de las ocho (8) horas siguientes a la detección o sospecha antes citada. En este caso, incluir información acerca de los sistemas afectados.
- (b) Cabe señalar que el envío de la información antes citada, no limita o afecta la obligación por parte del operador del aeródromo de notificar a la DGAC, acerca de cualquier acto de interferencia ilícita que ocurra en el aeródromo bajo su administración, en la forma más inmediata posible.

#### 107.160 Notificación Voluntaria

- (a) Todo operador de un aeródromo otorgado en concesión o cuyos movimientos anuales sean mayores a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) debe implementar un sistema de notificación voluntario, confidencial y no punitivo de información relativa a seguridad de la aviación.
- (b) El operador del aeródromo debe comunicar en las reuniones del comité de seguridad del aeropuerto acerca de los eventos reportados a través de este sistema y de ser el caso, las acciones adoptadas en atención a estos reportes.

#### 107.165 Control de Seguridad Único

- (a) Los operadores de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión; podrán eximir de una inspección para ingresar a la zona estéril del aeródromo, a los pasajeros, tripulantes y su equipaje de mano que arriben a su aeródromo, para realizar vuelos domésticos; siempre que estos pasajeros, tripulantes y su equipaje de mano hayan sido inspeccionados previamente en un aeródromo que haya sido otorgado en concesión o tenga un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) y además cumpla con los siguientes aspectos.

- (1) Realizar una auditoría interna de acuerdo a lo indicado en su PCCI o en la normativa aplicable, y de ser el caso, estar en proceso de implementación o haber implementado las medidas correctivas identificadas como producto de la auditoría interna.
- (2) Realizar los ejercicios controlados correspondientes de acuerdo a lo indicado en su PCCI o en la normativa aplicable, en el último semestre. De ser el caso, estar en proceso de implementación o haber implementado las medidas correctivas identificadas como producto de los ejercicios controlados.
- (3) Realizar evaluaciones de desempeño de todos los oficiales de seguridad y los supervisores, respecto a la aplicación de los procedimientos de inspección de los pasajeros y equipaje de mano y las labores de supervisión, según corresponda. Esta evaluación se hará por lo menos una vez para cada oficial de seguridad aeroportuaria y supervisor por cada semestre, a partir del 01 de julio de 2022.
- (4) A partir del 01 de marzo de 2023, implementar un kit de artículos que simulen ser artículos prohibidos vistos a través del equipo de rayos X, de las siguientes categorías: armas de fuego, artículos punzocortantes y artefactos explosivos improvisados y sus componentes. Estos artículos serán empleados en el proceso de certificación, entrenamiento de los oficiales de seguridad aeroportuaria, evaluaciones de desempeño y en los ejercicios controlados. Los artículos a emplearse para simular un artefacto explosivo o sus componentes deben estar fabricados de un material inerte cuya forma, número atómico y densidad es equivalente a los elementos reales. La cantidad mínima de artículos del kit antes citado será: dos detonadores eléctricos inertes, dos detonadores no eléctricos inertes, dos elementos simuladores de carga explosiva inertes (ej. C-4, SEMTEX, TNT), dos granadas inertes y dos réplicas realistas de arma de fuego vistas a través de un equipo de rayos X.

- (5) A partir del 01 de enero de 2024, el operador del aeródromo debe asegurar que los equipos de rayos X utilizados en el puesto de inspección de pasajeros de vuelos domésticos, sean equipos de dos o más generadores, o se traten de equipos de rayos X tipo EDS que cumplan con los requisitos de la presente RAP.
- (b) El operador de aeródromo que administre u opere un aeródromo cuyo movimiento de pasajeros embarcados en forma anual es menor a los 100,000 pasajeros o que este aeródromo no ha sido otorgado en concesión por el estado peruano; y desee aplicar el control de seguridad único para vuelos domésticos en su aeródromo, tal como está indicado en el literal anterior; debe cumplir con todos los requisitos aplicables señalados en la presente regulación, PNSAC y PNISAC para los operadores de aeródromos que administren un aeródromo otorgado en concesión.

**107.170 Reservado**

**107.180 Reservado**

---

## CAPITULO C – MEDIDAS DE SEGURIDAD

### 107.200 Parte pública

- (a) La parte pública de un aeródromo de acuerdo a lo determinado por parte de la DGAC, está constituida por las siguientes áreas ubicadas dentro del aeródromo:
- (1) Las vías vehiculares de ingreso al aeropuerto para el público en general,
  - (2) El área de estacionamiento de vehículos para el público en general,
  - (3) Las veredas peatonales del aeródromo para el público en general,
  - (4) Instalaciones abiertas al público en general (ej. restaurantes, tiendas, etc.),
  - (5) Los mostradores de facturación de los equipajes de bodega,
  - (6) El área de ventas de pasajes al público en general,
  - (7) El área del terminal de pasajeros que no forma parte de la ZSR, abierta al público en general o es una zona controlada.
- (b) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe incluir en su PSA, la designación de la parte pública de su aeródromo de conformidad con lo señalado por la DGAC en la presente regulación. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe incluir en su PSA, un mapa del aeródromo donde se muestre en forma gráfica, las áreas que conforman la parte pública y la parte aeronáutica del aeródromo. Este mapa debe estar hecho a escala e incluir una indicación gráfica respecto a los puntos cardinales, así como la ubicación de la pista de aterrizaje, calles de rodaje, puesto de estacionamiento aislado de aeronaves. Cuando el operador del aeródromo tenga un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados desde dicho aeródromo (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año anterior) debe incluir en el PSA, la ubicación del lugar de desmantelamiento de explosivos, establecido en coordinación con el personal de la Policía Nacional del Perú.
- (c) Todo operador de aeródromo que cuente con sistemas de perifoneo para el terminal de pasajeros debe emitir mensajes que alerten sobre la obligación de no dejar

desatendido el equipaje y de alertar inmediatamente toda actividad sospechosa a la policía o a los servicios de seguridad del aeródromo. Estos mensajes de alerta serán emitidos en idioma español e inglés durante las horas de operación del aeródromo.

- (d) El operador del aeródromo debe realizar rondas de patrullaje por la parte pública en forma imprevisible, de acuerdo a la frecuencia y al procedimiento descrito en el PSA y conservar evidencia de la realización de estas actividades por un plazo no menor a quince (15) días contados desde el día de realización de la ronda. En las rondas de patrullaje por la parte pública se debe incluir la revisión de los mostradores de facturación que no estén siendo utilizados por parte algún explotador aéreo y el área de los servicios higiénicos.

### 107.205 Barreras Físicas en la ZSR

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe cumplir con implementar barreras físicas entre la ZSR y el área pública del aeródromo, a excepción de las áreas dentro del terminal de pasajeros, de acuerdo a los requisitos del Apéndice 03 del PNSAC.
- (b) El operador del aeródromo está exceptuado de cumplir con lo señalado en el literal anterior, cuando las barreras físicas generan interferencias con los sistemas de navegación aérea, lo cual debe ser evidenciado ante la DGAC a su solicitud. No obstante lo anterior, el operador del aeródromo debe implementar otras medidas de seguridad para prevenir el ingreso de personas o vehículos terrestres desde la parte pública a la ZSR y describir las mismas en su PSA.

*Nota: Al presente, existe disponibilidad para implementar barreras físicas hechas de material no metálico (ej. polímeros reforzados), que no generan interferencias con los sistemas de navegación aérea.*

- (c) Todo operador de aeródromo debe implementar barreras físicas, alambrado u otro mecanismo en los canales de regadío, alcantarillas, drenajes, túneles o cloacas que conecten la parte pública con la parte aeronáutica, de manera tal que eviten el ingreso de personas a través de los mismos desde la parte pública hacia la ZSR.

- (d) El operador del aeródromo es responsable de otorgar mantenimiento a las barreras físicas que haya implementado de conformidad con lo requerido en la presente regulación y el PNSAC. Asimismo, es responsable de reemplazar aquellas secciones o partes que resulten dañadas o queden inutilizadas como resultado de la corrosión de la barrera física, actos vandálicos, perforaciones en su estructura u otros eventos que hayan generado daño en las barreras físicas. Cuando el operador del aeródromo tenga conocimiento de que las barreras físicas del aeródromo han sido dañadas o inutilizadas, debe notificar inmediatamente a la DGAC.
- (e) La DGAC puede solicitar a los operadores de aeródromo la implementación de barreras físicas entre la ZSR y el área pública del aeródromo, en condiciones iguales o equivalentes a lo señalado en el Apéndice 03 del PNSAC. Esta disposición de la DGAC se sustentará en una evaluación de riesgos. Para tal efecto la DGAC remitirá al operador del aeródromo, una comunicación a este respecto, incluyendo una copia de la evaluación de riesgos realizada y el plazo para la implementación de estas barreras físicas. Este plazo será no menor a doce (12) meses.
- (f) Los operadores de aeródromos no incluidos en el Párrafo 107.205 (a) deben implementar barreras físicas entre la ZSR y el área pública del aeródromo, a excepción de las áreas dentro del terminal de pasajeros de forma tal que se prevenga el ingreso de personas o vehículos desde la parte pública hacia la ZSR.
- (g) El operador del aeródromo debe colocar carteles indicativos de “zona de seguridad restringida” por lo menos cada doscientos (200) metros alrededor de los límites de la ZSR del aeródromo, salvo en las zonas cercanas al terminal de pasajeros o a los edificios colindantes con el terminal, en cuyo caso los carteles se colocarán por lo menos cada cien (100) metros. El texto de los carteles debe incluir la prohibición de ingreso a la ZSR del aeropuerto.
- (h) El operador del aeródromo debe impedir que existan elementos dentro de la ZSR (ej. arbustos o maleza) colindantes a las barreras físicas que restrinjan la visibilidad de la integridad de las barreras físicas o permitan el ocultamiento de personas.
- (i) Todo operador de aeródromo debe implementar barreras físicas que eviten el ingreso de personas o artículos prohibidos desde las instalaciones ubicadas en la parte pública del terminal de pasajeros hacia la ZSR. (Ej. oficinas con ventanas y/o puertas, restaurantes, servicios higiénicos, escaleras de emergencia)
- (j) Todo operador de aeródromo debe implementar medidas para impedir que personas, equipajes o artículos ingresen a través del túnel o faja que conecta los mostradores de facturación con la ZSR, cuando estos accesos no estén siendo utilizados por un explotador aéreo como parte de su operación.

### **107.210 Camino Perimetral**

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe implementar una vía interna alrededor del perímetro de acuerdo con los requisitos descritos en el Apéndice 05 del PNSAC. La DGAC podrá autorizar cualquier desviación a lo exigido en este Párrafo, debido a condiciones del área de emplazamiento de la vía interna, tales como presencia de ríos, quebradas, etc.
- (b) Todo operador de aeródromo que administre un aeródromo en cumplimiento de un contrato de concesión firmado con el Estado Peruano debe implementar una vía interna alrededor del cerco perimetral ubicado en el área de movimiento, que en forma adicional a lo indicado en el Párrafo anterior, tenga un ancho no menor a tres (3) metros.

### **107.215 Puestos de Vigilancia**

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe implementar puestos de vigilancia ubicados alrededor del perímetro interno de la ZSR, cuyas características cumplan con los requisitos citados en el Apéndice 04 del PNSAC.
- (b) Los operadores de aeródromos a quienes les resulta aplicable lo señalado en el Párrafo anterior, son responsables de asegurar que los puestos de vigilancia cumplan con lo siguiente:

- (1) Estar ubicados alrededor del perímetro de la ZSR y dentro de la parte aeronáutica (fuera del terminal de pasajeros). La ubicación de los puestos de vigilancia, será establecida por parte del comité de seguridad del aeropuerto. Para tal efecto, en la primera reunión de cada año calendario del comité de seguridad, se discutirá este requisito y esta acción quedará registrada en el acta del comité.
- (2) Otorgar protección al personal contra la intemperie según las exigencias del clima local, contra los insectos (ej. mosquitero) y los animales del área circundante. El puesto de vigilancia debe permitir visualizar del interior hacia afuera.
- (3) Contar con un repelente de insectos para uso en el cuerpo por parte del personal de vigilancia en los aeropuertos ubicados a nivel nacional.
- (4) Contar con una linterna disponible para su uso por parte del personal de vigilancia, en el caso de labores en horas de la noche, cuya capacidad de iluminación sea no menor a quinientos (500) lúmenes de acuerdo a lo señalado por el fabricante del equipo.
- (5) Contar con equipo de radio de dos vías portátil que permita comunicarse entre los puestos de vigilancia y con personal del centro de control de operaciones del operador del aeródromo, o con personal del operador del aeródromo en el terminal de pasajeros.
- (6) Contar con un plano de trabajo en el interior que permita colocar sobre el mismo, la linterna y el equipo de comunicación asignado al puesto, de acuerdo a lo señalado en la presente RAP.
- (7) Contar y mantener una iluminación interna en el puesto de vigilancia no menor a cien (100) luxes medidos a nivel del plano de trabajo. los lugares de trabajo tendrán una iluminación natural, que deberá complementarse con una iluminación artificial cuando la primera, por sí sola, no garantice las condiciones de iluminación antes citadas.
- (c) Los operadores de aeródromos a quienes les resulta aplicable lo señalado en el literal a) de la presente RAP, deben realizar pruebas de comunicación a través del empleo de los equipos de comunicación del puesto de vigilancia, a fin de comprobar que los mismos permiten establecer contacto de dos vías (recepción y transmisión) con el personal de vigilancia asignado a dichos puestos.
- (d) El operador del aeródromo referido en la presente RAP, no requiere implementar los puestos de vigilancia y las pruebas de comunicación de acuerdo a lo señalado en la presente RAP, siempre y cuando este operador implemente un sistema de detección de intrusos que cumpla con los requisitos de la presente RAP, y remita a la DGAC evidencia que demuestre el nivel de detección y el nivel de falsas alarmas alcanzado por este sistema durante un período de evaluación no menor a treinta (30) días calendarios es igual o superior a indicado en la presente regulación.

#### **107.220 Control de Acceso a la ZSR**

- (a) Todo operador de aeródromo debe realizar el control de acceso de toda persona o vehículo que ingresa a la ZSR de acuerdo a lo señalado en su PSA y en la presente regulación, a fin de impedir cualquier acceso no autorizado a la ZSR. En el caso de que una persona o vehículo no cuente con la tarjeta de identificación vigente emitida por el operador del aeródromo para ingresar a la ZSR o el carnet de inspector vigente de la DGAC, el operador del aeródromo no permitirá el acceso de dicha persona o vehículo a la ZSR, salvo que el PSA o la presente regulación establezcan excepciones a este requisito.
- (b) Todo operador de aeródromo debe incluir en su PSA:
  - (1) Mapa a escala del aeródromo donde se indique los puntos de accesos peatonales y vehiculares a la ZSR.
  - (2) El procedimiento para realizar el control de acceso de pasajeros, tripulantes, usuarios y vehículos a la ZSR.
  - (3) El procedimiento para realizar el control de acceso de personal de la Policía Nacional del Perú y del personal de las Fuerzas Armadas en cumplimiento de sus funciones.

- (4) El procedimiento para prevenir el ingreso de impostores y de personas en posesión de una tarjeta de identificación vencida, no válida (fraudulenta o adulterada), no devuelta (por parte de personal que haya sido cesado o renunciado a su empleo), robada o perdida.
- (c) Todo operador de aeródromo debe realizar lo siguiente como parte del control de acceso a la ZSR:
- (1) Confirmar la correspondencia entre el nombre inscrito en una tarjeta de embarque (impresa o electrónica) para un vuelo presentado por cualquier pasajero de un vuelo nacional (destino siguiente dentro de territorio peruano) en el aeródromo y el nombre inscrito en su documento de viaje. En el caso de que no coincidan estos nombres o el pasajero no cuente con un documento de viaje, el operador del aeródromo debe coordinar con el explotador aéreo las acciones a seguir según sea el caso. En el caso de pasajeros de un vuelo de aviación general, vuelo de sólo carga o vuelos charter con destino nacional (destino siguiente dentro de territorio peruano) se debe confirmar la correspondencia entre el nombre inscrito en el manifiesto de pasajeros y el nombre inscrito en el documento de viaje. La confirmación antes descrita también puede realizarse mediante el uso de tecnología que verifique las características biométricas de los pasajeros.
  - (2) Confirmar la correspondencia entre el nombre inscrito en la declaración general del vuelo a abordar presentado por cualquier tripulante de vuelo y su licencia emitida por la DGAC u otra autoridad aeronáutica, la tarjeta de tripulación emitida por el explotador aéreo o su documento de viaje. En el caso de que no coincidan estos nombres o el tripulante no cuente con una licencia, una tarjeta de tripulación o documento de viaje, no se debe permitir el acceso a la ZSR al tripulante en mención y el operador del aeródromo debe coordinar con el explotador aéreo las acciones a seguir según sea el caso.
  - (3) Verificar que los Inspectores DGAC, cuentan con una tarjeta de inspector válida y vigente emitida por la DGAC, y que no ha sido reportada por la DGAC a los operadores del aeródromo, a través del Extranet, como robada, extraviada o no devuelta.
- (4) Verificar que las personas que no son pasajeros y los vehículos que ingresan a la ZSR, cuentan con una tarjeta de identificación vigente emitida por el operador del aeródromo, que le otorga acceso a la ZSR a ingresar y no ha sido reportada como robada, extraviada o no devuelta.
- (d) Todo operador de aeródromo debe confirmar que la tarjeta, licencia o documento de viaje verificado durante el control de acceso a la ZSR, pertenece a la persona o vehículo que lo presenta, de acuerdo a lo descrito en el PSA. Cuando corresponda, se debe verificar la coincidencia entre la fotografía integrada a la tarjeta, licencia o documento de viaje y el rostro de la persona que lo presenta, así como la coincidencia entre los datos de la matrícula del vehículo y la tarjeta de identificación del vehículo emitido por el operador del aeródromo.
- (e) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe verificar las características de seguridad y los datos de las tarjetas de identificación que posee o presente cualquier persona o vehículo durante el control de acceso a la ZSR, a fin de confirmar que es el titular de la tarjeta y que dicha tarjeta es válida, vigente y que no ha sido reportada como extraviada, robada o no devuelta.
- (f) Todo operador de aeródromo debe implementar medidas para prevenir el acceso de personas o vehículos no autorizados a la ZSR, desde aquellos lugares que no están ubicados dentro de la terminal de pasajeros y que proveen acceso directo a la ZSR desde la parte pública.
- (g) Los Operadores de Aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administren un aeródromo otorgado en concesión deben instalar en todos los puestos de seguridad por donde acceden los usuarios a la ZSR desde la parte pública (excluyendo los puestos de inspección de pasajeros), información en idioma español en formato impreso o digital que anuncien:

- (1) La obligatoriedad del usuario de portar consigo o en el vehículo, mientras permanezcan dentro de la ZSR, la tarjeta de identificación de manera visible.
  - (2) La facultad del personal de seguridad del aeródromo de revisar de manera aleatoria la pertenencia, validez y vigencia de las tarjetas de identificación dentro de la ZSR, y la obligación de cualquier persona de permitir dicha revisión.
  - (3) La facultad del personal de seguridad del Explotador Aéreo de revisar las tarjetas de identificación a toda persona que ingrese al puesto de estacionamiento de una aeronave, y la obligación de cualquier persona de permitir dicha revisión.
  - (4) Sobre la restricción de ingresar artículos prohibidos a la ZSR, salvo autorización escrita emitida por el Operador del Aeródromo.
- (h) Cuando un vehículo ingrese a la ZSR de un aeródromo debe hacerlo a través de un puesto de seguridad y solamente puede encontrarse en el interior del vehículo, el conductor del mismo. Este requisito no resulta aplicable para el ingreso de vehículos blindados portavalores y ambulancias asignadas a una evacuación médica coordinada previamente con un explotador aéreo y para el ingreso de vehículos destinados a participar en la respuesta de una emergencia o un acto de interferencia ilícita tales como los vehículos de extinción de incendios, ambulancias, vehículos de transporte de personal de la Policía Nacional o de las Fuerzas Armadas. Los vehículos blindados portavalores serán inspeccionados de acuerdo a lo señalado en el PSA y en el caso de los vehículos restantes antes citados, están exceptuados de ser inspeccionados, previa autorización del Jefe de Seguridad del Operador del Aeródromo. Sin embargo, en el puesto de acceso vehicular que se establezca para el ingreso de estos vehículos se debe impedir el acceso de vehículos y personas distintos a los requeridos en la evacuación médica, el manejo de la emergencia o de la respuesta al acto de interferencia ilícita
- (i) Cuando una persona o vehículo se encuentre en la ZSR, sin una tarjeta de identificación válida y/o vigente o sin autorización para estar en dicha zona, el operador del aeródromo debe inspeccionar a esta persona o vehículo y sus pertenencias, entrevistar a la persona o el conductor para investigar este hecho y retirar inmediatamente a esta persona o vehículo de la ZSR. El operador del aeródromo debe notificar este hecho a la DGAC de acuerdo a lo establecido en la presente RAP.
  - (j) Las personas que no son pasajeros que ingresen a la ZSR de un aeródromo donde se desarrollen operaciones internacionales, utilizando una tarjeta provisional o de visitante y que no han sido sometidos a una verificación de antecedentes de acuerdo a la normativa aplicable; deben estar escoltadas mientras se encuentren en la ZSR por parte de una o más personas que cuenten con una tarjeta de acceso a la ZSR sin escolta de la entidad regulada que solicitó su acceso a la ZSR. El operador del aeródromo debe controlar el cumplimiento de lo antes descrito, al momento del ingreso de las personas antes citadas a la ZSR del aeródromo.

#### **107.225 Protección de la ZSR**

- (a) Todo operador de aeródromo es responsable de:
  - (1) Proteger, custodiar y realizar el control de acceso a la ZSR del aeródromo bajo su administración.
  - (2) Identificar, localizar, e interceptar todo ingreso o permanencia por parte de un vehículo o una persona no autorizada en la ZSR, y asegurar su retiro de la ZSR.
  - (3) Realizar rondas de patrullaje por la vía perimetral y la plataforma del aeródromo en forma imprevisible, de acuerdo a la frecuencia y al procedimiento descrito en el PSA y conservar evidencia de la realización de estas actividades por un plazo no menor a quince (15) días contados desde el día de realización de la ronda.
  - (4) Durante las rondas de patrullaje, el operador del aeródromo debe confirmar que las personas y vehículos que se encuentren en la ZSR, elegidos en forma aleatoria, muestren en forma visible sus tarjetas de identificación. El operador del aeródromo también debe

verificar la integridad de las barreras físicas de la ZSR y la operatividad de la iluminación de seguridad, luego de la puesta de sol.

- (5) Realizar rondas de patrullaje por todo el perímetro de la parte aeronáutica, de acuerdo a lo indicado en el PSA. En las rondas de patrullaje por el perímetro se debe incluir la revisión del estado de las puertas o portones y mecanismos de cierre de los mismos, siempre que en estas puertas o accesos no se cuente con personal de seguridad asignado a su control en forma continua (ej. puerta de acceso de vehículos de emergencia).
- (6) El operador del aeródromo referido en la presente regulación, no requiere realizar rondas de patrullaje en la vía perimetral del aeródromo de acuerdo a lo señalado en la presente regulación, siempre y cuando este operador implemente un sistema de detección de intrusos que cumpla con los requisitos de la presente regulación y remite a la DGAC, evidencia que demuestre el nivel de detección y el nivel de falsas alarmas alcanzado por este sistema durante un período de evaluación no menor a treinta (30) días calendario es igual o superior a los niveles establecidos en la presente regulación.

#### **107.230 Diseño o modificación de las instalaciones del aeródromo**

- (a) Todo operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe evidenciar la opinión del Jefe de Seguridad del Aeródromo (JSA), la cual señale que luego de haber revisado cualquier modificación propuesta a la infraestructura del terminal de pasajeros o de cualquier otra instalación existente ubicada en el aeródromo, no se genere algún incumplimiento con respecto a los requisitos de la normativa vigente en seguridad de la aviación. Esta opinión del JSA debe ser obtenida, en forma previa al inicio de las labores de modificación de la infraestructura. Esta evidencia debe ser conservada por parte del operador del aeródromo por un plazo no menor a tres (3) años contados a partir del uno (1) de enero del año siguiente de la fecha de inicio de la construcción.
- (b) Todo operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe evidenciar la opinión del Jefe de Seguridad del Aeródromo (JSA), la cual señala que luego de haber revisado el diseño del nuevo terminal de pasajeros o de nuevas instalaciones ubicadas en el aeródromo, no se genere algún incumplimiento con respecto a los requisitos de la normativa vigente en seguridad de la aviación. Esta opinión del JSA debe ser obtenida, en forma previa al inicio de las labores de construcción de esta nueva infraestructura. Esta evidencia debe ser conservada por parte del operador del aeródromo por un plazo no menor a tres (3) años contados a partir del uno (1) de enero del año siguiente de la fecha de inicio de la construcción.
- (c) En la construcción de cualquier nuevo puesto de inspección de pasajeros o modificación de un puesto existente, el operador del aeródromo debe tener en cuenta los siguientes requisitos:
  - (1) A la salida del túnel de rayos X, se deberá colocar una extensión formada por rodillos, faja u otro mecanismo que permita el avance de los equipajes o bultos a su salida del equipo de rayos X.
  - (2) Un acceso alrededor del pórtico detector de metales, de un ancho no menor a 0.9 metros que permita el paso de una persona en silla de ruedas. Este ingreso debe estar identificado con el símbolo internacional de accesibilidad. Este acceso debe estar provisto de una barrera física que prevenga el acceso de una persona a través del mismo, sin haber sido sometido a inspección. El material a emplearse para este acceso debe ser no metálico y transparente. Por lo menos debe haber uno de este tipo de acceso por cada tres (3) líneas de inspección de pasajeros.
  - (3) En los aeropuertos cuya capacidad de operación esté prevista para un movimiento anual superior a los dos (2) millones de pasajeros de origen embarcados en vuelos internacionales desde este aeródromo, el operador del

aeródromo debe implementar sistemas de inspección de los equipajes de mano con capacidad de retorno automatizado de bandejas (cuyo funcionamiento permita el ingreso de las bandejas en forma independiente del orden de espera de los pasajeros en el área de preparación - sistema en paralelo) y separación de las bandejas observadas para ser inspeccionadas por los oficiales de seguridad aeroportuaria; de aquellas bandejas no observadas, que podrán ser recogidas por los pasajeros o tripulantes.

- (4) En los aeropuertos cuya capacidad de operación esté prevista para un movimiento anual menor a los dos (2) millones de pasajeros embarcados, el operador del aeródromo debe contar con un acceso alrededor del pórtico detector de metales, a fin de permitir el retorno de las bandejas al inicio del puesto de inspección de pasajeros. Este acceso debe estar provisto de una barrera física que prevenga el acceso de una persona a través del mismo, sin haber sido sometido a inspección.
- (5) La longitud de las líneas de los equipos de rayos X al ingreso y a la salida del túnel para uso por parte de los pasajeros, serán no menores a 3,5 metros.
- (6) La iluminación en el puesto de inspección de personas debe ser no menor a 500 lux, medidos al nivel inferior de la pantalla del equipo de rayos X del puesto de inspección de pasajeros y de ser el caso, en el plano de trabajo donde esté ubicado el equipo detector de trazas (ETD). En el caso de que no se cuente con un equipo de rayos X o un equipo detector de trazas (ETD) en este puesto, la medición se realizará en el plano de trabajo donde se realiza la inspección física de los equipajes de mano o bultos que lleve consigo la persona.
- (7) El puesto de inspección de pasajeros debe estar dotado de barreras o mecanismos que separen el área de pasajeros no inspeccionados de aquellos ya sometidos a inspección, así como también prevenir el paso no autorizado de una persona sin haber sido sometido a una inspección. (Ej.

área de oficiales de seguridad asignados a la máquina de rayos X, área entre el pórtico detector de metales y la máquina de rayos X, etc.)

- (8) La ruta de salida para las personas que abandonan la zona estéril (ej. pasajeros que no fueron embarcados, agentes de tráfico, personal que labora en la zona estéril, etc.), debe estar separada por barreras físicas de una altura no menor a dos metros y cincuenta centímetros o una pared de suelo al techo, del área de inspección de los pasajeros y tripulantes en el puesto de inspección de pasajeros. El operador del aeródromo debe prevenir que, por esta ruta, cualquier persona pueda ingresar a la zona estéril sin ser inspeccionado.

*Nota:* Las propuestas de diseño e implementación del puesto de inspección de pasajeros, deben tener en cuenta la información proporcionada por la Transportation Security Administration (TSA), en el documento titulado "Checkpoint Requirements and Planning Guide (CRPG)", o el que haga sus veces, en la versión más reciente del mismo.

- (d) En el diseño de un terminal de pasajeros o modificación de las instalaciones existentes en la parte aeronáutica o pública, el operador del aeródromo debe tener en cuenta los siguientes requisitos:
  - (1) Implementar barreras físicas en el perímetro del aeródromo de acuerdo a los requisitos de la normativa vigente. Estas barreras físicas deben separar la parte pública de la parte aeronáutica y prevenir el contacto entre personas inspeccionadas y otras no inspeccionadas en el aeródromo.
  - (2) Evitar la mezcla o contacto entre pasajeros tripulación de vuelos y su equipaje de mano que arriban al aeródromo con pasajeros tripulación y su equipaje de mano inspeccionados en el puesto de inspección de pasajeros del aeródromo. Este requisito no es aplicable para el caso del diseño de terminales de pasajeros de operaciones de vuelos domésticos, en aeródromos otorgados en concesión o aeródromos que superen los 100,000 pasajeros embarcados en forma anual (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC) o si de acuerdo a las proyecciones del año de inicio de operaciones superan este valor.

- (3) Los pasajeros y tripulantes de transbordo deben ser sometidos a inspección antes de ingresar a la zona estéril del aeródromo, a menos que se haya realizado la validación de las medidas de seguridad por parte de la DGAC con respecto al aeródromo de donde proviene el vuelo de transbordo.
- (4) Implementar requisitos de diseño ergonómico y de factores humanos que incluyen entre otras cosas, la protección contra el clima local en los puestos de seguridad que otorga acceso peatonal y vehicular a la ZSR, servicios higiénicos cercanos a los puestos de seguridad y en la plataforma.
- (5) Implementar una vía o camino perimetral de acuerdo a los requisitos aplicables.
- (6) Evitar crear rutas o accesos desde la parte pública hacia la parte aeronáutica que posibiliten a una persona o vehículo ingresar a la parte aeronáutica o ZSR sin ser sometido a inspección.
- (7) Establecer una ruta accesible y segura para la reunión entre los pasajeros o tripulantes con sus equipajes de bodega seleccionados para una inspección física.
- (8) En el caso de los sistemas centralizados de inspección del equipaje de bodega tipo multinivel, el tiempo de decisión para el operador de rayos X debe ser no menor a cuarenta y cinco (45) segundos.
- (9) Los sistemas centralizados de inspección del equipaje de bodega tipo multinivel deben ser redundantes, es decir, capacidad de reserva o flexibilidad en el diseño de manera que la inspección del equipaje de bodega pueda continuar en caso de que algún equipo EDS o de rayos X del sistema de inspección del equipaje de bodega no pueda utilizarse o no pueda funcionar con la capacidad prevista.
- (10) Iluminación de seguridad en los puntos de acceso vehicular, en la parte pública, en la plataforma y zonas colindantes a los edificios del aeródromo (Ej. terminales de carga, combustible). La iluminación de seguridad debe permitir captar imágenes a color en el sistema de video vigilancia (CCTV).
- (11) Las áreas designadas para la inspección de pasajeros deben posibilitar la ampliación o incremento de las líneas de inspección de pasajeros, entre otras cosas debido a un incremento en la cantidad de pasajeros o por la incorporación de nuevas tecnologías de inspección para enfrentar amenazas existentes o emergentes.
- (12) Los puntos de inspección de pasajeros deben incluir la instalación de una alarma oculta conectada con una persona o centro de control capaz de coordinar una respuesta rápida.
- (13) Los puntos de inspección de vehículos deben impedir o minimizar los intentos de ingresos de vehículos a través de embestidas contra los puntos de acceso a gran velocidad o por la fuerza. Para tal efecto, se puede considerar la colocación de bolardos o barreras físicas que se oculten o manifiesten bajo control hidráulico.
- (14) Barreras físicas destinadas a impedir o minimizar los efectos de ataques mediante embestida de vehículos al terminal de pasajeros. Las barreras físicas antes citadas incluyen bolardos o jardineras a prueba de choques.
- (15) Las áreas de estacionamiento deberían estar situadas alejadas de los edificios terminales para limitar el riesgo de daño a los mismos que podría causar un IED a bordo de un vehículo. Evitar asignar áreas de estacionamiento contiguas a las barreras que separan la parte pública de la parte aeronáutica, debido a que se podría utilizar el vehículo para ayudar a escalar la barrera antes citada.

- (16) En el caso del diseño de una nueva terminal, prevista para operaciones internacionales de transporte comercial regular de pasajeros, el operador del aeródromo debe implementar un área para que permanezcan los pasajeros a quienes se les haya denegado la entrada al territorio peruano (pasajeros no admitidos). Esta área debe incluir áreas de descanso separados para hombres, mujeres y familias, área de almacenamiento de equipajes, área común de estancia y servicios higiénicos para hombres, mujeres y familias (incluyendo duchas separadas para hombres y mujeres).
- (17) El perímetro de los aeródromos previstos para una capacidad superior a los 100,000 pasajeros embarcados al momento de su apertura, debe contar con iluminación de seguridad tipo LED que alcance los 5 lux, medidos a nivel del suelo a una distancia de un metro, en línea recta hacia el sendero de patrullaje del lugar de ubicación de la fuente de iluminación. En el caso de que sea necesario colocar postes de iluminación, éstos deben estar separados por lo menos dos metros del cerco perimetral, y estar ubicados hacia el interior del aeródromo.
- (18) El diseño de un sistema de inspección de los equipajes de bodega debe tener en cuenta, los requisitos descritos en el Apéndice 2 de la presente parte. No obstante, lo anterior, el operador del aeródromo puede proponer aspectos o medidas alternativas a lo señalado en este apéndice, para lo cual debe enviar a la DGAC (adjunto a la propuesta de diseño del sistema centralizado de inspección de equipajes de bodega), una justificación detallada que sustente el motivo u objeto de la diferencia entre lo indicado en el Apéndice 2 y su propuesta.

### 107.235 Instrucción

- (a) Todo operador de aeródromo debe brindar formación a los oficiales de seguridad y al personal de vigilancia en detección del comportamiento. Los temas a otorgarse como parte de esta formación deben estar descritos en el PSA.
- (b) Todo operador de aeródromo debe brindar formación a los oficiales de seguridad aeroportuaria acerca de las medidas de seguridad integradas en las tarjetas de identificación emitidas por el aeródromo y en el caso de las tarjetas de los inspectores de la DGAC.
- (c) Todo operador de aeródromo y el proveedor de servicios de tránsito aéreo deben elaborar, aplicar y mantener programas de instrucción en seguridad de la aviación para el personal que aplica las tareas, funciones o procedimientos descritos en el Programa de Seguridad. Los programas de instrucción antes citados deben cumplir por lo menos con los aspectos correspondientes indicados en el Programa Nacional de Instrucción de la Aviación Civil (PNISAC). Del mismo modo, evidenciar el cumplimiento de sus programas de instrucción, a solicitud de los inspectores de seguridad de la aviación de la DGAC.
- (d) Todo operador de aeródromo es responsable de asegurar y evidenciar que los oficiales de seguridad aeroportuaria o las personas que apliquen tareas de inspección hayan culminado de manera satisfactoria la instrucción teórica, el entrenamiento en interpretación de imágenes de rayos X (cuando el personal opere equipos de rayos X) y el entrenamiento práctico en el trabajo establecido en su PSA o en el PNISAC, antes de ejecutar cualquier función o tarea asignada en su PSA o en la normativa aplicable; y asimismo asegurar y evidenciar el otorgamiento de la instrucción periódica que corresponda.
- (e) Todo operador de aeródromo es responsable de asegurar y evidenciar que el personal de vigilancia haya culminado de manera satisfactoria la instrucción teórica establecida en su PSA, antes de ejecutar cualquier función o tarea asignada en su PSA; y asimismo asegurar y evidenciar el otorgamiento de la instrucción periódica que corresponda.

- (f) Todo proveedor de servicios de tránsito aéreo es responsable de asegurar y evidenciar que el personal de seguridad que realiza el control de acceso de las personas que ingresan a la torre de control y a la sala radar desde la parte pública, haya culminado de manera satisfactoria la instrucción teórica establecido en su programa de seguridad, antes de ejecutar estas tareas; y asimismo asegurar y evidenciar el otorgamiento de la instrucción periódica que corresponda. Los temas a otorgarse en la instrucción teórica incluirán el reconocimiento de las tarjetas de identificación emitidas por el proveedor de servicios de tránsito aéreo, DGAC y el operador del aeródromo y el procedimiento a aplicarse para el control de acceso.
- (g) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, debe otorgar concientización en temas de seguridad a los usuarios a quienes se les entregue una tarjeta de identificación de acceso sin escolta a la ZSR. Los temas a incluir en esta concientización serán por lo menos, aquellos descritos en el PNISAC. La concientización se otorgará antes de la entrega de una tarjeta de identificación de acceso sin escolta a la ZSR y puede ser a través de una sesión presencial, semi-presencial, en línea (virtual), video o una cartilla que incluya por lo menos los temas antes citados.
- (h) Cuando el explotador aéreo, proveedor de servicios de tránsito aéreo o el servicio especializado aeroportuario u otra entidad regulada proporcione evidencia del cumplimiento del otorgamiento de la concientización a su personal de acuerdo a lo señalado en el PNISAC, el operador del aeródromo debe reconocer esta evidencia en reemplazo del otorgamiento de una charla de concientización por su parte, como parte del proceso de otorgamiento o renovación de una tarjeta de identificación de acceso sin escolta a la ZSR. Este reconocimiento se hará de acuerdo a lo establecido por el comité de seguridad del aeródromo.

#### 107.240 Sistema TIP

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, debe asegurar que las máquinas de rayos X que sean empleadas para realizar la inspección del equipaje de mano, cuenten con un sistema TIP y que el operador de cualquier máquina de rayos X, cuando inicie su turno, ingrese con un código de identificación único, al cual se asociará los resultados que se obtengan del sistema TIP. El sistema TIP debe enviar las imágenes de acuerdo a la programación del sistema en forma automática. Los requisitos para el sistema TIP descritos en la presente RAP y en el PNSAC, resultan también aplicables para aquellos aeródromos que activan el sistema TIP en los equipos de rayos X que emplean para la inspección del equipaje de mano.
- (b) El sistema TIP del equipo de rayos X antes citado, no debe interferir en el funcionamiento normal ni en la operación del equipo de rayos X. Este sistema debe retroalimentar a los operadores con mensajes de notificación de los resultados de identificación de las imágenes virtuales del sistema TIP, y poder generar reportes de los resultados de identificación de las imágenes virtuales del sistema TIP por cada operador de la máquina de rayos X. La descarga y visualización de los resultados del sistema TIP estará restringido al personal autorizado por el operador del aeródromo.
- (c) La biblioteca de imágenes del sistema TIP será no menor a 1,000 imágenes. Las imágenes antes descritas deben incluir representaciones realistas de armas de fuego, artículos punzo cortantes, artefactos explosivos ensamblados y también de sus componentes.
- (d) Los resultados obtenidos por cada operador del equipo de rayos X en el sistema TIP será analizado en forma mensual por parte del operador del aeródromo, a fin de identificar si se requiere un incremento en las horas de entrenamiento a fin de mejorar sus niveles de detección y adaptar la instrucción de los operadores con base a las deficiencias observadas. El análisis antes citado debe ser culminado a más tardar dentro del mes calendario siguiente al período en evaluación. El operador del aeródromo

debe conservar los análisis efectuados sobre los resultados del sistema TIP de los últimos doce (12) meses.

- (e) La renovación de las imágenes TIPs será realizada con base a los resultados observados en los reportes mensuales del sistema TIP y de acuerdo al material de orientación otorgado por la DGAC a través del portal web seguro (Extranet).
- (f) En el caso de que el sistema TIP sea administrado a través de una red informática, el operador del aeródromo debe proteger la misma contra interferencias virtuales o físicas no autorizadas.
- (g) El operador del aeródromo que posea o implemente equipos EDS o máquinas de rayos X a ser utilizados para la inspección del equipaje de bodega (origen y transbordo), en atención a un requisito del contrato de concesión debe asegurar que estos equipos cumplan con los requisitos del sistema TIP establecidos en la normativa aplicable. Asimismo, el operador del aeródromo es responsable de descargar los resultados del sistema TIP en forma mensual y entregarlos a los explotadores aéreos que operan bajo la RAP 121 y RAP 129 en dicho aeródromo, o con la autorización de éstos, entregarlo al servicio especializado aeroportuario que brinda los servicios de inspección del equipaje de bodega.

#### **107.245 Computer Based Training (CBT) para Operador de Rayos X**

- (a) El operador de aeródromo, debe implementar software de entrenamiento basado en la computadora (CBT) de acuerdo a lo señalado en el PNISAC. El CBT debe brindar mediante simulación, una exposición a las personas de imágenes de artículos prohibidos observadas a simple vista y también a través de equipos de rayos X, además el CBT debe contar con un algoritmo que permita adaptar el aprendizaje de manera individual a las necesidades de cada persona, ajustando los niveles de dificultad y concentrándose en áreas determinadas que requieran desarrollo.
- (b) La biblioteca de imágenes del CBT será no menor a 1,000 imágenes correspondientes a un mínimo de 250 artículos prohibidos diferentes, incluidas imágenes de piezas y

componentes de dichos artículos, todas ellas capturadas desde ángulos diferentes y adecuados para la inspección del equipaje de mano, por lo que las imágenes deben incluir armas de fuego, artículos punzo cortantes, artefactos explosivos ensamblados o sus componentes, así como otros artículos que puedan constituir un artículo prohibido como parte del equipaje de mano.

- (c) El operador del aeródromo debe asegurar que el CBT que emplee para fines de entrenamiento en cumplimiento de lo señalado en la presente regulación cumpla con:
  - (1) Clasificar las imágenes por categorías, y permitir la programación del porcentaje de imágenes por categorías a ser visualizadas por cada persona durante el entrenamiento.
  - (2) Emitir reportes que muestren el desempeño de detección por categorías por cada persona.
  - (3) Emitir reportes de horas de entrenamiento por persona, el cual incluya detalles acerca de las fechas y duración de cada sesión de entrenamiento.
  - (4) Permitir la inclusión de imágenes vistas en la operación cotidiana.
  - (5) Actualizar las librerías de imágenes por el fabricante.
  - (6) Asegurar que las imágenes presentadas sean correspondientes a las labores de inspección del equipaje de mano y que presenten diferentes niveles de dificultad en su interpretación, de acuerdo al progreso del aprendizaje de la persona en entrenamiento.
- (d) El operador del aeródromo debe otorgar entrenamiento en el CBT a los oficiales de seguridad aeroportuario que realizan labores de interpretación de imágenes de rayos X, de acuerdo a lo señalado en el PNISAC.

#### **107.250 Áreas comunes con Migraciones o SUNAT**

- (a) Todo operador de aeródromo que cuente con áreas donde se desarrollen controles migratorios o aduaneros a cargo de la Superintendencia Nacional de Migraciones o de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT, es responsable de:

- (1) Implementar y mantener controles o barreras físicas dentro de la terminal de pasajeros que delimiten y separen las áreas de desplazamiento de los usuarios (titulares de una tarjeta de identificación) de aquellas áreas asignadas para el control migratorio o aduanero de los pasajeros o tripulantes a cargo de Migraciones o de SUNAT. Estos controles o barreras físicas deben prevenir que un pasajero o tripulante pueda ingresar a las salas de embarque o salir del aeropuerto hacia la parte pública, sin haber sido sometido a su respectivo control migratorio o aduanero.
  - (2) Implementar y mantener un mecanismo de control de acceso en el ingreso de las áreas de desplazamiento de los usuarios citados en el numeral anterior, a fin de asegurar que la persona que ingresa a través de la misma es el titular de una tarjeta de identificación válida emitida por el aeropuerto.
  - (3) Implementar y mantener señalética dentro del terminal de pasajeros que informe a los pasajeros o tripulantes de los vuelos internacionales, acerca de la ruta a seguir para sus controles migratorios o aduaneros.
- (b) Todo operador de aeródromo debe permitir el ingreso a la ZSR de aquellos artículos o equipos descritos en los procedimientos o manuales internos de los inspectores de Migraciones y de SUNAT, que a la vez no constituyan artículos prohibidos para la ZSR, tales como equipos electrónicos especializados, cámaras fotográficas y otros.

#### **107.255 Protección contra ciberataques**

- (a) Todo operador de aeródromo es responsable de implementar medidas físicas y virtuales de seguridad para mitigar posibles ciberataques y proteger las redes informáticas que administra (cuya operación incluye datos críticos de seguridad de la aviación) contra el acceso, la modificación y el uso no autorizado de los datos de estas redes. Entre las redes a proteger se incluye por lo menos a aquellas que integran al sistema de control de acceso, el sistema del CCTV, el sistema de detección automática de intrusos o a los equipos de seguridad integrados en una

red. Las medidas de seguridad a implementar para proteger a las redes informáticas antes citadas serán determinadas por el operador del aeródromo en base a una evaluación de riesgos.

- (b) Todo proveedor de los servicios de tránsito aéreo es responsable de implementar medidas físicas y virtuales de seguridad para mitigar posibles ciberataques y proteger las redes informáticas que administra (cuya operación incluye datos críticos de seguridad de la aviación) contra el acceso, la modificación y el uso no autorizado de los datos de estas redes. Las medidas de seguridad a implementar para proteger a las redes informáticas antes citadas serán determinadas por el proveedor de los servicios de tránsito aéreo en base a una evaluación de riesgos.

#### **107.260 Iluminación de Seguridad**

- (a) Todo operador de aeródromo que administre un aeródromo en cumplimiento de un contrato de concesión firmado con el Estado Peruano o cualquier otro aeródromo que tenga un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior), debe implementar iluminación de seguridad en la parte pública y aeronáutica del aeródromo que cumpla con lo siguiente:

(1) La iluminación en la ZSR debe ser suficiente para permitir obtener imágenes claras en el sistema de CCTV y detectar a cualquier persona o vehículo que se ubique en la ZSR.

(2) La iluminación en el puesto de inspección de pasajeros debe ser no menor a 500 lux, medidos al nivel inferior de la pantalla del equipo de rayos X del puesto de inspección de pasajeros y de ser el caso, en el plano de trabajo donde esté ubicado el equipo detector de trazas (ETD). En el caso de que no se cuente con un equipo de rayos X o un equipo detector de trazas (ETD) en este puesto, la medición se realizará en el plano de trabajo donde se realiza la inspección física de los equipajes de mano o bultos que lleve consigo la persona. Este valor de iluminación también se debe alcanzar en el lugar donde se

realiza la inspección de los pasajeros o tripulantes (debido a la activación de la alarma del pórtico detector de metales, inspección aleatoria e inspección de una persona en silla de ruedas). La medición en este caso se realiza a una altura de 1,0 metros medido desde el nivel del suelo, en el lugar designado para esta tarea de inspección.

- (3) La iluminación en el puesto de acceso de vehículos debe ser no menor a 200 Lux, medido a nivel del suelo en el punto medio del área de trabajo designado para la inspección del vehículo.
- (4) La iluminación en el puesto de seguridad debe ser no menor a 500 lux, medidos al nivel inferior de la pantalla del equipo de rayos X del puesto de inspección de pasajeros y de ser el caso, en el plano de trabajo donde esté ubicado el equipo detector de trazas (ETD). En el caso de que no se cuente con un equipo de rayos X o un ETD, la medición se realizará en el plano de trabajo donde se realiza la inspección física de los artículos o bultos que lleve consigo las personas que no son pasajeros o los usuarios. Este valor de iluminación también se debe alcanzar en el lugar donde se realiza la inspección de las personas que no son pasajeros o usuarios, antes de permitirles el acceso a la ZSR. La medición en este caso se realiza a una altura de 1,0 metros medido desde el nivel del suelo, en el lugar designado para esta tarea de inspección.
- (5) A partir del 01 de enero de 2025, la iluminación del perímetro debe contar con iluminación de seguridad tipo LED no menor a 5 lux, medidos a nivel del suelo a una distancia de un metro, en línea recta hacia el sendero de patrullaje del lugar de ubicación de la fuente de iluminación. En el caso de que sea necesario colocar postes de iluminación, éstos deben estar separados por lo menos dos metros del cerco perimetral, y estar ubicados hacia el interior del aeródromo.

### **107.265 Inspección de las personas, artículos y vehículos que ingresan a la ZSR**

- (a) El operador del aeródromo debe inspeccionar a todas las personas (pasajeros de origen y de transbordo, tripulantes y personas que no son pasajeros), los equipajes o artículos que lleven consigo y los vehículos (incluyendo los artículos transportados en el mismo) que ingresan a la ZSR, a menos que se encuentren exceptuados de acuerdo a lo previsto en el PNSAC y en la presente regulación.
- (b) El operador del aeródromo es responsable de proteger a los pasajeros y tripulación (de origen y transbordo) y su equipaje de mano que hayan sido inspeccionados contra cualquier interferencia no autorizada, desde el punto de inspección hasta embarcar en la aeronave. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe implementar medidas tales como barreras físicas en los puestos de inspección de pasajeros para evitar el contacto entre las personas inspeccionadas de aquellas no inspeccionadas y prevenir que las personas inspeccionadas puedan contactar o recibir algún elemento aún no sometido a inspección.
- (c) El operador del aeródromo debe incluir en el PSA, los procedimientos detallados para realizar la inspección de los pasajeros (de origen y de transbordo), tripulantes, usuarios (personas que no son pasajeros), equipaje de mano y pertenencias que ingresen a la zona estéril, y las acciones a los procedimientos a seguir en situaciones de operación no estándar o imprevistas (ej. averías en el equipo de seguridad o corte de energía). Asimismo, también es responsable de proteger a los pasajeros, tripulantes, usuarios y sus equipajes de mano y pertenencias luego de ser inspeccionados contra interferencias no autorizadas en la zona estéril.
- (d) Los pasajeros (de origen y de transbordo), tripulantes y usuarios (personas que no son pasajeros) serán inspeccionados por parte del operador de aeródromo mediante el empleo de cualquiera de las siguientes opciones:
  - (1) Inspección física (pat down),
  - (2) Inspección a través del pórtico detector de metales,
  - (3) Inspección con el detector manual de metales,

- (4) Inspección a través de equipos de tecnología avanzada de imágenes (radiación no ionizante) con algoritmo de detección automática de objetos.
- (e) Los equipajes de mano de los pasajeros (de origen y de transbordo) o tripulantes y los artículos de los usuarios serán inspeccionados por parte del operador de aeródromo mediante el empleo de cualquiera de las siguientes opciones:
- (1) Inspección física (hand search),
  - (2) Inspección a través de un equipo de rayos X
- (f) El operador del aeródromo debe inspeccionar a los artículos que lleven consigo las personas que no son pasajeros y los vehículos que ingresan a la ZSR, salvo en el caso de los artículos descritos en el PSA que han sido sometidos a controles de seguridad (incluyendo la inspección) y mantenidos bajo custodia por parte del explotador aéreo tal como es el caso de la carga y de los artículos de aprovisionamiento.
- (g) El operador del aeródromo es responsable de asegurar que los contenedores donde se mantengan los artículos prohibidos no sean vulnerados en su integridad, así como que ninguna otra persona pueda manipular dichos artículos, salvo como parte de la disposición final de los artículos prohibidos, durante actividades de control de calidad o investigaciones.
- (h) En atención a lo señalado en el artículo 11.1 de la Ley de Seguridad de la Aviación, el operador del aeródromo debe impedir el acceso a la zona estéril del aeródromo y hacia la aeronave, a todo pasajero que no permita la inspección de su persona o artículos que lleve consigo en el puesto de inspección de pasajeros.
- (i) El operador del aeródromo debe asegurar que las inspecciones físicas del equipaje de mano o artículos que lleven las personas a la ZSR, por parte de los oficiales de seguridad aeroportuario sean efectuadas sin la intervención de los titulares del equipaje o artículos (ej. pasajeros, tripulantes, usuarios) y en un ambiente iluminado, seguro y controlado por parte de dicho oficial.
- (j) El operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, debe realizar inspecciones aleatorias a las personas y a los artículos que lleven consigo en el puesto de inspección de pasajeros (de origen y en transbordo) de acuerdo a lo señalado en el PSA. Para efectos de elegir a las personas o a los artículos para una inspección aleatoria, el operador del aeródromo debe tener en cuenta lo siguiente:
- (1) Las personas y artículos deben ser elegidos en forma imprevisible para ser sometidos a una inspección aleatoria,
  - (2) Las personas a ser elegidas para una inspección aleatoria, son aquellas que atraviesen el pórtico detector de metales sin activar el mismo. Para el caso de los pasajeros y tripulantes con destino internacional, la proporción de las personas a ser inspeccionadas bajo este criterio será no menor a 1 por cada 20 personas, cuando se empleen pórticos detectores de metales con programación automática de aleatoriedad activa. Cuando no se empleen estos pórticos, se hará en un rango no menor a cuatro personas por cada veinte minutos. La inspección de estas personas será a través de una inspección física y cuando así lo requiera la normativa aplicable o el PSA, con el empleo de un ETD. Para el caso de los pasajeros y tripulantes con destino nacional (doméstico), la proporción de las personas a ser inspeccionadas en forma aleatoria será de acuerdo a lo descrito en el PSA.
  - (3) Los artículos a ser elegidos para una inspección aleatoria, son aquellos que son inspeccionados a través del equipo de rayos X y durante la interpretación de imágenes de su contenido, no se ha reconocido o no existe sospecha acerca de la presencia de un artículo prohibido. Para el caso de los equipajes de mano de los pasajeros y tripulantes con destino internacional, la proporción de los artículos a ser inspeccionados bajo este criterio será no menor a tres equipajes por cada veinte minutos. La inspección de estos equipajes será a través de una inspección física y cuando así lo

- requiera la normativa aplicable o el PSA, con el empleo de un ETD. Para el caso de los equipajes de mano de los pasajeros y tripulantes con destino nacional (doméstico), la proporción de los equipajes de mano a ser inspeccionados en forma aleatoria será de acuerdo a lo descrito en el PSA.
- (4) Cuando el nivel de riesgo se eleve, las proporciones antes citadas se incrementarán y estarán descritas en el PSA, teniendo como referencia mínima los valores indicados en el PNSAC.
- (k) Cuando el operador de aeródromo realice la inspección de los artículos antes citados a través de equipos de rayos X, como parte de la inspección del equipaje de mano y cumpla con todos los requisitos respecto al TIP establecidos en la presente parte, en forma consecutiva por seis (6) meses, no requiere realizar inspecciones aleatorias a los artículos inspeccionados mediante equipos de rayos X. Para tal efecto, debe remitir a través del portal web de la DGAC (Extranet), las evidencias que acrediten la realización del análisis de los resultados y los entrenamientos otorgados cuando hayan correspondido.
- (l) Cuando en el aeródromo se realicen operaciones aéreas de vuelos en tránsito, el operador del aeródromo debe implementar medidas para proteger a las personas a bordo de estas aeronaves contra interferencias no autorizadas, así como la integridad de la seguridad del aeropuerto.
- (m) En el caso de que el operador del aeródromo evidencie que hubo una falla en la correcta aplicación de los procedimientos de inspección relativos a un vuelo que ya partió, el operador del aeródromo debe informar inmediatamente a la DGAC, quién informará a las autoridades competentes aeronáuticas del Estado de destino del vuelo a través del sistema de punto de contactos (POC) de la OACI.
- (n) El operador del aeródromo debe inspeccionar los suministros y mercancías que vayan a ser vendidos o utilizados en la zona de seguridad restringida (Ej. bebidas, alimentos, materia prima, artículos para la venta y artículos utilizados para la limpieza del terminal, etc.) de acuerdo a lo señalado en el PSA y la normativa aplicable. El método de inspección a aplicarse a los suministros y mercancías debe tener en cuenta la naturaleza de los suministros y mercancías.
- (o) El operador del aeródromo debe inspeccionar los artículos que ingresan a la ZSR en un vehículo, cuando este vehículo no forme parte de la flota de un terminal de carga del explotador aéreo o de un servicio de aprovisionamiento certificados como servicios especializados aeroportuarios por parte de la DGAC, que brinde servicios a un explotador aéreo en dicho aeródromo, o cuando se trate de otros vehículos exceptuados en la normativa aplicable o en el PSA.
- (p) El operador del aeródromo debe inspeccionar el material de la compañía (comat y comail) del explotador aéreo que ingresa a la ZSR desde la parte pública, a menos que este material sea enviado como carga a través de un terminal de carga certificado por la DGAC.
- (q) El operador del aeródromo debe verificar la integridad de los sellos y de la documentación respectiva de los vehículos que transportan la carga, los artículos de aprovisionamiento y los artículos de servicios en vuelo que ingresan a la ZSR, cuando estos provengan de un terminal de carga del explotador aéreo o de un servicio de aprovisionamiento certificados como servicios especializados aeroportuarios por parte de la DGAC.
- (r) En el caso de que el operador del aeródromo detecte signos de manipulación indebida o existen incongruencias en la documentación (ej. números de sellos no coinciden con el número registrado en la documentación), el operador del aeródromo no debe permitir el acceso a la ZSR de estos vehículos, a menos que el operador del aeródromo realice una inspección al vehículo, las personas a bordo y a todos los artículos transportados en el mismo.
- (s) Los canes utilizados para necesidades operativas y manejados por una persona provista de una tarjeta de identificación válida serán objeto de un control visual previo a la autorización de acceso a la ZSR por parte del operador del aeródromo. Este requisito también resulta aplicable en el caso de los canes de la Policía Nacional del Perú.

- (t) El operador del aeródromo debe inspeccionar a los vehículos que ingresan a la ZSR. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe proporcionar espejos y linternas a los oficiales de seguridad aeroportuaria que realizan la inspección antes citada e incluir el procedimiento para la inspección de los vehículos en su PSA. Los vehículos serán sometidos a una inspección manual exhaustiva de las áreas indicadas en el precitado procedimiento, salvo en el caso de los vehículos exceptuados de inspección de acuerdo a lo señalado en el PNSAC o en la presente regulación.
- (u) El operador del aeródromo debe asegurar que las inspecciones de las personas y los vehículos por parte de los oficiales de seguridad aeroportuario en el puesto de seguridad sean efectuadas previniendo que las personas o vehículos inspeccionados tengan contacto con otras personas o vehículos no sometidos a inspección, y además que esta actividad se desarrolle en un ambiente iluminado y protegido contra las inclemencias del clima (Ej. radiación ultravioleta o lluvia). Del mismo modo, el operador del aeródromo debe asegurar que el área de inspección de los artículos que lleven consigo las personas que no son pasajeros en los puestos de seguridad, permitan separar los artículos inspeccionados de aquellos que aún no han sido sometidos a inspección y que esta área también esté protegida contra las inclemencias del clima (ej. Lluvia o radiación ultravioleta) e iluminado.
- (v) El proveedor de los servicios de tránsito aéreo que opere en un aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior), cuya ubicación de la torre de control o sala radar, permitan el acceso desde la parte pública de personas que no laboran en estos lugares, debe controlar el acceso de estas personas antes de ingresar a estos lugares. Los programas de seguridad del proveedor de los servicios de tránsito aéreo pueden incluir la aplicación de controles de seguridad adicionales para el ingreso de las personas y artículos que lleven consigo a la torre de control o sala radar.
- (w) El operador del aeródromo no debe someter a inspección a los contenedores que lleven en su interior, órganos o tejidos bajo control de profesionales de la salud autorizados para tal efecto por parte del Ministerio de Salud.
- (x) El operador del aeródromo debe asegurar que cuando un pasajero por necesidades médicas, lleva algún aparato médico en su equipaje de mano que pudiera sufrir alteraciones, al paso por los equipos de inspección (pórtico detector de metales, equipos de inspección avanzada de imágenes o equipo de rayos X) que afecten a su correcto funcionamiento, y este pasajero así lo solicite, se evitará el uso de los equipos de rayos X. En este caso, el oficial de seguridad aeroportuaria realizará una inspección física del aparato antes citado, a la vez que se pedirá al pasajero justificación de la necesidad de su uso o se realizarán las comprobaciones necesarias que aseguren dicha necesidad. De otro lado, cuando un pasajero lleve objetos implantados en su cuerpo, tales como implantes cocleares o marcapasos, y este pasajero así lo solicite, se evitará su paso por el pórtico detector de metales y se realizará una inspección física (manual) al pasajero.
- (y) A partir del 01 de setiembre de 2022, el operador del aeródromo desde donde se realicen operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros con destino internacional, debe realizar inspecciones aleatorias a las personas que no son pasajeros y a los artículos que lleven consigo en el puesto de seguridad. Para efectos de realizar la inspección aleatoria antes citada, el operador del aeródromo debe cumplir con los siguientes aspectos:
- (1) El procedimiento para llevar a cabo esta inspección aleatoria será incluido en su PSA. La elección de las personas y artículos a ser inspeccionados de acuerdo a este procedimiento será en forma imprevisible.
  - (2) Cuando el puesto de seguridad del aeródromo, realice la inspección de las personas que no son pasajeros con un pórtico detector de metales (PDM), debe tener en cuenta que las personas a ser elegidas para esta inspección aleatoria son aquellas que atraviesan el PDM sin activar la alarma. La inspección de estas personas será en forma física (manual o pat-down), en una proporción no menor a dos (2) personas por cada treinta (30) minutos.
  - (3) Cuando el puesto de seguridad del aeródromo, realice la inspección de las

personas que no son pasajeros con un equipo detector de metales portátil; el operador del aeródromo debe elegir en forma imprevisible, a dos (2) personas por cada treinta (30) minutos para una inspección física (manual o pat-down).

- (4) Los artículos a ser elegidos para una inspección aleatoria, son aquellos que son inspeccionados a través del equipo de rayos X y durante la interpretación de imágenes de su contenido, no se ha reconocido o no existe sospecha acerca de la presencia de un artículo prohibido. La proporción de los artículos a ser inspeccionados bajo este criterio será no menor a dos (2) por cada treinta (30) minutos. La inspección de estos artículos será a través de una inspección física y/o ETD, y serán elegidos en forma imprevisible.
- (5) Cuando el nivel de riesgo se eleve, las proporciones antes citadas se incrementarán y estarán descritas en el PSA, teniendo como referencia mínima los valores indicados en el PNSAC.

*Nota: Cuando el puesto de seguridad del aeródromo, realice la inspección de las personas que no son pasajeros o de los artículos que llevan consigo en forma física; el operador del aeródromo no requiere implementar ninguna medida adicional o aleatoria respecto a la inspección de las personas o artículos.*

- (z) El operador del aeródromo es responsable de prevenir que cualquier persona o vehículo ingrese a la ZSR, a través de las instalaciones de los arrendatarios del aeródromo, que tengan acceso desde la parte pública hacia la ZSR, sin cumplir con lo dispuesto en la normativa aplicable respecto al control de acceso e inspección de las personas que ingresan a la ZSR. Para tal efecto, entre otras medidas, el operador del aeródromo debe coordinar en el comité de seguridad del aeródromo:
  - (1) El procedimiento a seguir para la revisión de las imágenes del CCTV del arrendatario del aeródromo, cuando sea necesario para la investigación acerca de la sospecha de ingreso de una persona o vehículo a través de sus instalaciones desde la parte pública.
  - (2) Las medidas o acciones a seguir cuando se comprueba que una persona o vehículo ha ingresado a la ZSR, sin cumplir con las disposiciones descritas en la normativa aplicable respecto al control de acceso e inspección al ingreso a la ZSR.

### 107.270 Puesto de Inspección de Pasajeros

- (a) Todo operador de aeródromo que administre un aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados desde dicho aeródromo (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) y desde donde operen explotadores aéreos bajo la RAP 121 o RAP 129, debe asignar la siguiente cantidad mínima de personal en las líneas de inspección asignadas para la inspección de pasajeros de vuelos de origen o de transbordo:
  - (1) Una persona ubicada al inicio de la línea de inspección de pasajeros para que pueda brindar información a los pasajeros respecto a la preparación de su persona y equipaje de mano para el proceso de inspección,
  - (2) Un oficial de seguridad aeroportuaria ubicado en la pantalla del equipo de rayos X, asignado al análisis de las imágenes del contenido de los artículos o equipajes inspeccionados a través del equipo de rayos X,
  - (3) Un oficial de seguridad aeroportuaria ubicado a la salida del túnel de rayos X, para la inspección de los equipajes seleccionados para una inspección manual,
  - (4) Un oficial de seguridad aeroportuaria ubicado en el pórtico detector de metales, para la inspección de los pasajeros y personas que pasen a través del pórtico, y
  - (5) Un supervisor de las tareas de inspección de pasajeros, responsable de la operación eficiente en este puesto de inspección.
- (b) El operador del aeródromo debe asignar un lugar destinado a la inspección privada de los pasajeros, que evite la observación de las actividades de inspección desde el exterior. El lugar destinado a la inspección privada de los pasajeros debe ser distinto a un área dentro de los servicios higiénicos o lugar destinado al almacenamiento de artículos o bienes. Cuando el aeródromo cuente con un sistema CCTV, el lugar destinado a la inspección privada debe contar con una cámara integrada a dicho sistema que registre las actividades de inspección en privado. El área de inspección privada debe ser accesible para el ingreso de una persona en silla de ruedas.

- (c) El operador del aeródromo debe asegurar que los oficiales de seguridad aeroportuaria que realizan la inspección del equipaje de mano de los pasajeros o tripulantes a través de equipos de rayos X o equipos EDS en el puesto de inspección de pasajeros, realicen dichas actividades por un período de tiempo no mayor de veinte (20) minutos. Tras cada uno de estos períodos, el oficial no deberá examinar imágenes de rayos X durante los siguientes veinte minutos.
- (d) El operador del aeródromo debe asegurar que los oficiales de seguridad aeroportuaria que realizan la inspección de los artículos de las personas que no son pasajeros a través de equipos de rayos X o equipos EDS, realicen dichas actividades por un período de tiempo no mayor de treinta (30) minutos en cualquier período de una hora.
- (e) A partir del 15 de enero de 2023, el operador del aeródromo debe implementar los siguientes aspectos relativos a ergonomía en los puestos de inspección de pasajeros y puestos de seguridad:
- (1) Los monitores de los equipos de rayos X deben cumplir con:
    - i) La parte más alta del monitor estar ubicado al nivel o por debajo del nivel de los ojos del operador de rayos X en posición sentado.
    - ii) El tamaño del monitor debe ser no menor a 20 pulgadas. Medido en forma diagonal desde los extremos de la pantalla electrónica (no incluye la carcasa).
    - iii) La distancia entre la vista del personal y el monitor debe ser entre 0.5 a 1.0 metros.
    - iv) El monitor debe estar ubicado en frente del personal que realiza la interpretación de imágenes, de forma tal que la cabeza, cuello y torso se posicionen al frente del monitor durante el desarrollo de su labor.
    - v) No debe haber reflejo en el monitor durante la operación.
  - (2) Las sillas a ser asignadas al personal que realiza la interpretación de las imágenes de rayos X deben cumplir con:
    - i) La silla debe permitir libertad de movimientos. Los ajustes deberán ser accionados desde la posición normal de sentado.
    - ii) La altura del asiento de la silla debe ser regulable (adaptable a las distintas tipologías físicas de las personas). La altura del teclado del equipo de rayos X debe estar a la altura del codo.
    - iii) La altura de la cabecera de la silla debe ser ajustable y regulable en ángulos.
    - iv) El respaldar de la silla debe ser de una altura no menor a 0.38 metros y de un ancho no menor a 0.30 metros, así como permitir una inclinación no menor de quince grados de la posición vertical.
    - v) Soporte o respaldo lumbar regulable en altura y en profundidad.
    - vi) El asiento de la silla debe tener una longitud de 0.38 a 0.43 metros y contar con un mecanismo para ajustar la profundidad del asiento. El tapiz de la silla debe ser redondeado para evitar compresión mecánica del muslo. El material de revestimiento del asiento de la silla debe ser de tejido transpirable y flexible y que tenga un acolchamiento de 40 mm. de espesor, como mínimo. El material de la tapicería y el del revestimiento interior tienen que permitir una buena disipación de la humedad y del calor.
    - vii) La base de la silla debe tener cinco soportes y permitir una rotación de 360 grados sin restricción.
    - viii) Los reposabrazos deben ser removibles y la distancia entre ellos debe ser no menor a 0.4 metros.
  - (3) Colocar pisos anti-fatiga en los lugares previsibles de trabajo de los oficiales de seguridad aeroportuaria que requieran estar de pie, tal como el lugar de espera de las personas a la salida del pódico detector de metales. El tamaño mínimo del piso anti-fatiga será de 0.9 x 0.9 metros. Debe ser de una superficie antideslizante, estar sujeto al suelo y resaltado con un color de contraste en sus bordes para resaltar su ubicación.

- (f) En el caso de que el operador del aeródromo no pueda implementar lo indicado en el literal e) debe enviar una propuesta detallada acerca de las razones que justifican su posición. Las propuestas enviadas serán evaluadas en un análisis caso por caso y para tal efecto, se solicitará el apoyo del Ministerio de Trabajo durante esta etapa de análisis.
- (g) A partir del 01 de enero de 2024, el operador del aeródromo cuyo movimiento anual sea superior al millón de pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior), debe implementar por lo menos, los siguientes equipos para la inspección de las personas que no son pasajeros en un puesto de seguridad:
- (1) Un equipo de rayos X que cumpla con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable, y
  - (2) Un pórtico detector de metales que cumpla con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable.

*Nota: El puesto de seguridad citado en el literal anterior debe ser aquel que es empleado por el personal que labora en las ZSR tal como es el caso del personal de los servicios especializados aeroportuarios, personal de seguridad de los explotadores aéreos, etc.*

### 107.275 Ingreso de armas de fuego a la ZSR

- (a) El personal de la Policía Nacional del Perú (PNP) en cumplimiento de sus funciones y en posesión de su tarjeta de identificación emitida por el operador del aeródromo, puede ingresar a la ZSR con su armamento reglamentario.
- (b) A solicitud del operador del aeródromo, ante una situación de emergencia o en el caso de intervenciones necesarias para restituir el orden público, el personal de la Policía Nacional del Perú (PNP) no requiere presentar una tarjeta de identificación emitida por el operador del aeródromo para ingresar a la ZSR.
- (c) Cuando una persona presente una autorización para el ingreso de armas de fuego a la ZSR en cualquier puesto de inspección de pasajeros o de seguridad, el operador de aeródromo debe contactar o coordinar con la DGAC para verificar la validez de dicha autorización.

- (d) El personal y los vehículos oficiales que estén designados a la atención, custodia y/o protección del Presidente de la República y de la aeronave que lo traslade, pueden ingresar con su armamento reglamentario y no requiere presentar una tarjeta de identificación emitida por el operador del aeródromo para ingresar a la ZSR. Sin embargo, el operador del aeródromo debe coordinar con estas entidades, las acciones para el ingreso de este personal a la ZSR en forma controlada, para garantizar un desarrollo seguro durante las operaciones aéreas en el aeródromo.
- (e) El operador del aeródromo que deba implementar un área de descarga de armas de fuego de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, es responsable de asegurar que esta área esté protegida contra las inclemencias del tiempo e iluminada (en forma artificial luego de la puesta de sol o cuando sea necesario). Cuando esta área se encuentre fuera del terminal de pasajeros, esta área debe prevenir que el público en general observe las tareas o actividades que se llevan a cabo en esta área.

### 107.280 Control de Calidad Interno

- (a) Todo operador de aeródromo que administre un aeródromo en cumplimiento de un contrato de concesión firmado con el Estado Peruano o cualquier otro aeródromo que tenga un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) y el proveedor de servicios de tránsito aéreo que aplique controles de seguridad en un aeródromo que tenga un movimiento anual superior al millón de pasajeros (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) deben elaborar, aplicar y mantener actualizado un programa de control de calidad interno que permita verificar la aplicación del PSA. Este programa de control de calidad interno debe ser remitido a la DGAC, para ser revisado y de corresponder, sea aprobado por la DGAC.
- (b) El programa de control de calidad interno citado en el punto anterior debe incluir lo siguiente:

- (1) El procedimiento para la ejecución de la actividad de control de la calidad (auditoría interna) destinada a verificar el cumplimiento de todas las medidas de seguridad descritas en el Programa de Seguridad y los requisitos bajo su responsabilidad de acuerdo a la normativa aplicable. La frecuencia mínima para realizar esta actividad será una vez por cada año calendario. Las personas que realicen esta actividad de verificación deben contar con una experiencia no menor a doce (12) meses en seguridad de la aviación y conocer el programa de seguridad a evaluar. Para la realización de la auditoría interna, el operador del aeródromo y el proveedor de tránsito aéreo deben elaborar y aplicar una lista detallada que describa los aspectos antes citados, a ser verificados como parte de esta actividad de control de calidad interno. Conservar la lista empleada por un tiempo no menor a dos años desde la fecha de término de la auditoría interna.
- (2) En el caso de los operadores de aeródromos, el procedimiento para la ejecución de los ejercicios controlados. La frecuencia mínima para realizar los ejercicios controlados por parte del operador de aeródromo será de acuerdo a lo siguiente:
- (i) Aeródromos cuyo movimiento anual sea superior al millón de pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año anterior) – realizar por lo menos, un ejercicio controlado de cada uno de los tipos aprobados en su programa de control de calidad interno, cada tres (3) meses.
  - (ii) Aeródromo cuyo movimiento anual sea superior a los 500,000 pasajeros, pero menor al millón de pasajeros embarcados en forma anual (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año anterior) – realizar por lo menos, un ejercicio controlado de cada uno de los tipos aprobados en su programa de control de calidad interno, cada cuatro (4) meses.
  - (iii) Aeródromo cuyo movimiento anual sea superior a los 100,000 pasajeros, pero menor al medio millón de pasajeros embarcados en forma anual (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año anterior) – realizar por lo menos, un ejercicio controlado de cada uno de los tipos aprobados en su programa de control de calidad interno, cada seis (6) meses.
- (c) Todo operador de aeródromo y el proveedor de servicios de tránsito aéreo que requieran contar con un programa de control de calidad interno de acuerdo a lo señalado en la presente RAP, deben evidenciar a través de un registro impreso o electrónico, los resultados de cualquier actividad de control de calidad o de un ejercicio controlado realizado como parte del programa de control de calidad interno.
- (d) En el caso de que como resultado de las actividades de control de calidad interno (la auditoría interna o de los ejercicios controlados), se detecten deficiencias en la aplicación de las medidas de seguridad, todo operador de aeródromo y el proveedor de tránsito aéreo que requieran contar con un programa de control de calidad interno de acuerdo a lo señalado en la presente RAP, deben establecer, evidenciar y ejecutar planes de medidas correctivas para cada una de las deficiencias identificadas
- (e) Todo operador de aeródromo y el proveedor de servicios de tránsito aéreo que requieran contar con un programa de control de calidad interno de acuerdo a lo señalado en la presente RAP, deben elaborar un reporte que incluya una descripción de las actividades de control de calidad y los ejercicios controlados realizados durante el año calendario, así como los resultados obtenidos, y de ser el caso, los planes de medidas correctivas y actividades de seguimiento. Este reporte anual debe ser remitido a la DGAC dentro del primer mes del año calendario siguiente al período del reporte a través del portal web de la DGAC (Extranet).
- (f) Todo operador de aeródromo y el proveedor de servicios de tránsito aéreo que requieran contar con un programa de control de calidad interno de acuerdo a lo señalado en la presente RAP, deben asegurar que los artículos a emplearse para la ejecución de los ejercicios controlados cumplan con:

- (1) Estar etiquetados claramente como artículos de prueba (p. ej., mediante una etiqueta informativa adherida al artículo) y se indique a quién se debe llamar en caso de que se encuentre el artículo.
  - (2) Estar descritos en su Programa de Control de Calidad interno, y sean de una naturaleza tal que estén permitidos por Ley y no se ponga en peligro la seguridad de las personas, aeronaves, aeropuertos o sus instalaciones, en caso de pérdida de estos artículos.
  - (3) Los artículos empleados para los ejercicios controlados deben mantenerse siempre bajo control de la persona encargada de estos ejercicios y además debe evitarse interferir con las operaciones o crear inconvenientes al público y a las personas que no se someten al ejercicio controlado.
  - (4) Los artículos a emplearse para simular un artefacto explosivo o sus componentes para un ejercicio controlado acerca de la inspección con equipos de rayos X deben estar fabricados de un material inerte cuya forma, número atómico y densidad es equivalente a los elementos reales. En este caso se debe incluir la palabra "material inerte" en una etiqueta adherida al artículo. En el caso de que fuera necesario, trasladar este artículo por vía aérea a otra sede, el operador del aeródromo debe contactar a la DGAC, antes de realizar este traslado para coordinar los procedimientos correspondientes.
- (g) Todo operador de aeródromo o el proveedor de servicios de tránsito aéreo que aplica un programa de control de calidad interno debe entregar o presentar a solicitud de los inspectores de la DGAC, los registros, resultados y evidencias de las actividades de control de calidad, ejercicios controlados, planes de acciones correctivas y reportes anuales antes citados.
- (h) Los registros que evidencien el cumplimiento del programa de control de calidad interno por parte del operador del aeródromo y del proveedor de servicios de tránsito aéreo deben conservarse por un período de tiempo no menor a tres (3) años contados a partir de la fecha de elaboración del registro.

### **107.285 Comité de Seguridad del Aeropuerto**

- (a) Todo operador de aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, debe implementar un Comité de Seguridad del Aeropuerto. El objetivo principal de dicho Comité es proporcionar asesoramiento sobre la elaboración y coordinación en la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en la parte pública y en la parte aeronáutica del aeródromo. Para tal efecto, realizará evaluaciones de riesgo a fin de proponer el establecimiento de medidas de seguridad para la parte pública y aeronáutica del aeródromo, a fin de prevenir o mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita. Las medidas de seguridad propuestas por el comité de seguridad serán adicionales a las existentes y no pueden ser inferiores o contrarias a lo establecido en el PNSAC o la presente regulación.
- (b) El Comité de Seguridad de la Aviación Civil de Aeródromos, será presidido por el Jefe de Seguridad del Aeródromo o un representante del aeródromo de nivel jerárquico superior al jefe de seguridad. Los integrantes del comité serán los explotadores aéreos nacionales e internacionales, el proveedor de servicios de tránsito aéreo, los servicios especializados aeroportuarios y los organismos públicos que participan en las operaciones del aeródromo y otros que considere el comité.
- (c) El operador del aeródromo debe informar a la DGAC acerca de las fechas en que se reunirá el comité con una antelación no menor a diez (10) días calendario, salvo cuando se trate de reuniones extraordinarias sobre las cuales se debe informar a la DGAC con la mayor antelación posible.
- (d) El operador del aeródromo debe enviar a la DGAC, a través del portal web que la DGAC implemente, el acta de la reunión del comité en un plazo no mayor a los quince (15) días calendario contados a partir de la fecha de realización del comité.
- (e) El PSA debe incluir el Reglamento del Comité de Seguridad de la Aviación Civil del Aeródromo. Este reglamento incluirá

información sobre la composición del Comité, sus atribuciones y los detalles de su funcionamiento (incluyendo quorum mínimo para las reuniones, formación de grupos, redacción y distribución de las actas).

- (f) El comité podrá presentar a la DGAC o al operador del aeródromo las sugerencias que considere necesarias tales como la revisión o enmienda del PSA; cuando el comité considere que resulta necesaria la modificación del PSA en atención a los resultados de las actividades de control de calidad, mejora de los procedimientos, revisión periódica, etc.
- (g) El operador del aeródromo que tenga que implementar un comité de seguridad del aeropuerto, debe coordinar la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación en la parte pública y aeronáutica, entre la Policía Nacional del Perú, Explotador Aéreo, Operador de Aeródromo, Servicios de Tránsito Aéreo y otras entidades a nivel aeroportuario, con sujeción a la forma y magnitud de los escenarios de amenazas, y como resultado de esta coordinación, se debe realizar una evaluación de riesgos por lo menos cada semestre calendario. Los resultados de la evaluación de riesgos deben ser presentados a los miembros del comité de seguridad del aeródromo, en la reunión siguiente al término de esta evaluación. Esta acción debe quedar registrada en el acta del comité.
- (h) Las reuniones del Comité de Seguridad de la Aviación Civil del Aeródromo serán por lo menos cada cuatro (04) meses calendarios.

#### 107.290 Mezcla de pasajeros

- (a) El operador del aeródromo es responsable de evitar que se mezclen o entren en contacto, los pasajeros (de origen o de transbordo) sometidos a inspección en el aeródromo, con otras personas no sometidas a inspección en dicho aeródromo, a menos que la DGAC haya realizado y culminado en forma satisfactoria un proceso de validación de la equivalencia de las medidas de seguridad entre ambos aeródromos de acuerdo a lo señalado por la normativa aplicable.
- (b) El operador del aeródromo es responsable de evitar que los pasajeros y la tripulación de un vuelo de arribo que no ha sido inspeccionado en el aeródromo, así como

las personas que no cuenten con la autorización para ingresar o permanecer en las salas de embarque, puedan hacerlo a través de una puerta o los puentes de abordaje (Passenger Loading Bridge) cuando no estén siendo utilizadas por un explotador aéreo.

#### 107.295 Respuesta a Situaciones de Contingencia.

- (a) Todo operador de aeródromo debe asignar los recursos necesarios para salvaguardar a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. El operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, debe elaborar, aplicar, evaluar y mantener actualizado un plan de contingencia del aeródromo.
- (b) El plan de contingencia del operador del aeródromo debe incluir los procedimientos y acciones a seguirse durante los siguientes eventos:
- (1) Apoderamiento ilícito de aeronaves
  - (2) Toma de rehenes en el aeródromo,
  - (3) Ataques contra una aeronave e instalaciones del aeródromo,
  - (4) Intrusión no autorizada o por la fuerza en el aeródromo (ej. Persona, personas o multitudes que ingresan por encima o debajo del cerco perimétrico, manifestaciones o personas con intención violenta que ingresan a la parte pública o aeronáutica del aeródromo),
  - (5) Aviso y alerta de bomba contra las instalaciones del aeródromo y de una aeronave,
  - (6) Una investigación de los artefactos explosivos sospechosos u otros peligros potenciales en un aeropuerto o dentro de una aeronave, incluyendo la eliminación de dichos artículos.
- (c) El plan de contingencia del operador del aeródromo también debe incluir lo siguiente:
- (1) Un listado actualizado de los diferentes centros médicos y hospitales a los cuales acudir durante o al término de la contingencia, incluyendo los recursos médicos de los que se disponen en estos establecimientos.

- (2) Un mapa reticulado donde se incluya la ubicación del puesto de estacionamiento aislado de aeronaves.
- (3) Los tiempos estimados de arribo al aeródromo de la unidad de respuesta especializada de la PNP ante un acto de interferencia ilícita. Para tal efecto, durante un ejercicio práctico del plan de contingencia se debe medir los tiempos observados y registrar este tiempo referencial en el precitado plan.
- (d) Todo operador de aeródromo debe coordinar con el explotador aéreo o con la DGAC para la provisión de especialistas tales como personal de mantenimiento de aeronaves, intérpretes, consejeros religiosos y otros especialistas cuya presencia sea requerida en el COE debido a las circunstancias de la contingencia.
- (e) Todo operador de aeródromo debe verificar periódicamente que el plan de contingencia sea adecuado, con miras a mejorar su eficacia. Para tal efecto, el operador del aeródromo realizará los ejercicios de mesa y ejercicios prácticos del plan de contingencia de acuerdo a la frecuencia establecida en el PNSAC y debe revisar los resultados de los ejercicios (de mesa o práctico) del plan de contingencia. En el caso de identificar deficiencias o puntos débiles como resultado de esta revisión, el operador del aeródromo debe aplicar las medidas correctivas pertinentes y efectuar el seguimiento de la implementación de las mismas, con miras a mejorar la eficacia del precitado plan.
- (f) Todo operador de aeródromo debe asegurar la participación del personal solicitado por el mando del COE a nivel nacional o del COE a nivel de aeródromo, durante la atención de una situación de crisis.
- (g) El operador del aeródromo debe implementar un centro de operaciones de emergencia (COE) de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, y pondrá las instalaciones físicas a disposición de los miembros del COE de nivel aeródromo, durante el desarrollo de un acto de interferencia ilícita, y en el caso de los ejercicios de mesa y prácticos del plan de contingencia.
- (h) Todo operador de aeródromo debe comunicar a la DGAC con una antelación no menor a treinta (30) días, la programación de los ejercicios de su Plan de Contingencia, a menos que el ejercicio haya sido solicitado por la DGAC.
- (i) El proveedor de servicios de tránsito aéreo debe participar de los ejercicios de mesa o ejercicios prácticos convocados por parte del operador del aeródromo.
- (j) El proveedor de servicios de tránsito aéreo, en la medida de lo posible, debe coordinar con la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, para que esta aeronave se ubique en el puesto de estacionamiento aislado del aeródromo para reducir a un mínimo la perturbación de las operaciones normales del aeropuerto.

### **107.299 Artículos Prohibidos en la ZSR del Aeropuerto**

- (a) Los artículos prohibidos a ser detectados durante una inspección por parte del operador del aeródromo y por tanto impedidos de ingresar a la ZSR del aeropuerto son aquellos descritos en el Apéndice 1 de la presente regulación, salvo excepciones previstas en la presente norma o en el PSA.
- (b) El operador del aeródromo puede autorizar el ingreso de artículos prohibidos en la ZSR, tales como herramientas por parte de proveedores de servicios (ej. martillos, machetes, etc.), artículos punzocortantes para la preparación de alimentos (ej. cuchillos de cocina), entre otros. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe implementar en su PSA, el procedimiento para controlar el ingreso de estos artículos a la ZSR y verificar que los mismos sean retirados al término de las labores autorizadas o en su defecto, que se mantengan bajo control y fuera del alcance de pasajeros o tripulantes.
- (c) El operador del aeródromo que autorice el ingreso de artículos prohibidos a la zona estéril por parte de los establecimientos que allí operan (ej. restaurantes, tiendas, etc.) debe realizar por lo menos, una inspección mensual a dichos establecimientos a fin de confirmar que estos artículos autorizados permanecen bajo control y evidenciar esta acción ante solicitud de los inspectores de la DGAC.

- (d) El operador del aeródromo puede emplear artículos prohibidos para el entrenamiento de su personal (ej. EPT). En este caso, el operador del aeródromo es responsable de controlar que cada uno de los artículos prohibidos se tengan bajo control mientras se encuentren en la ZSR. Este requisito también incluye el caso de los artículos inertes que simulen ser un artículo prohibido real visto a través del equipo de rayos X o cuando se trate de réplicas realistas de un artículo prohibido.
- (e) El operador del aeródromo debe informar al público en general y a los pasajeros a través de avisos impresos o electrónicos (en español e inglés), acerca de las restricciones para el ingreso a la zona de seguridad restringida de los artículos prohibidos citados en el apéndice 1 de la presente RAP o en el PSA. Estos avisos se colocarán por lo menos en el área de facturación de equipajes (check-in) y en el punto de ingreso al puesto de inspección de pasajeros. La información de los avisos (texto o pictogramas) debe tener un color que contraste contra el color de fondo del aviso. El ancho o el largo de los avisos impresos o de la pantalla de información para el caso de los avisos electrónicos, debe ser no menor a un metro de longitud.
- (f) El operador del aeródromo debe prevenir el ingreso a la ZSR, de los artículos prohibidos descritos en el Apéndice 1, para el caso de las personas que no son pasajeros, así como en las pertenencias que lleve consigo y en los vehículos, a través de los puestos de seguridad. El operador del aeródromo está exento de cumplir con lo anterior, cuando haya emitido una autorización para llevar consigo un artículo prohibido, de acuerdo a lo señalado en la presente RAP o en el PSA (Ej. herramientas de trabajo).
-

## CAPITULO D – CERTIFICACION DEL PERSONAL

### 107.300 Certificación del personal del aeropuerto

(a) El operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, es responsable de asegurar que el personal que realiza la inspección de personas, vehículos o artículos tales como equipajes de mano, pertenencias de los usuarios, suministros o bultos que ingresan a la ZSR del aeródromo, haya culminado en forma satisfactoria con el proceso de certificación descrito en esta regulación, antes de realizar estas labores.

### 107.305 Reservado

#### 107.310 Proceso de Certificación

(a) El operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión, debe remitir a la DGAC para su evaluación, a través del portal web seguro que la DGAC implemente, los siguientes elementos de la persona a ser certificada:

- (1) Un registro que evidencie que la persona obtuvo una nota no menor a setenta (70) como resultado final de su curso inicial.
- (2) Los reportes del entrenamiento práctico en el trabajo (EPT) realizado luego de haber culminado en forma satisfactoria su curso inicial. Estos reportes deben incluir la recomendación u opinión del tutor que realizó el EPT, respecto al desempeño satisfactorio de la persona en entrenamiento y también deben evidenciar que el personal recibió entrenamiento en las actividades de inspección a ser objeto de la certificación.
- (3) Un registro o formulario que incluya los datos de la persona, domicilio, teléfonos de contacto, fotografía, experiencia laboral y educación.
- (4) Certificado de Antecedentes Penales o Certijoven.

- (5) Certificado médico o documento que indique que el estado de salud del postulante, le permite realizar las labores como oficial de seguridad.
- (6) Para el caso del personal que realiza la interpretación de imágenes en equipos de rayos X (ej. oficiales de seguridad aeroportuaria), se debe adjuntar la evidencia del entrenamiento recibido en interpretación de imágenes de acuerdo a lo indicado en el PNISAC.
- (7) A partir del 01 de enero de 2023, para el caso de los oficiales de seguridad aeroportuaria que realicen la inspección del equipaje de mano o bultos de los pasajeros o tripulantes de vuelos internacionales, deben enviar evidencia que acredite la aprobación satisfactoria del examen de interpretación de imágenes, realizado de acuerdo a lo señalado en el PNISAC.

- (b) Al término de la evaluación de los elementos antes citados, la DGAC informará al operador del aeródromo acerca de los resultados de este proceso.
- (c) El período de validez de la certificación del personal que realiza labores de inspección a través de la interpretación de imágenes de rayos X es válida por tres (3) años; mientras que para el resto del personal certificado es de cinco (5) años.
- (d) El operador del aeródromo puede realizar las actividades de certificación de su personal, siempre y cuando cumpla con las actividades y procedimientos descritos en la Directiva de Seguridad emitida por la DGAC para tal efecto. Esta Directiva de Seguridad será puesta de conocimiento del operador del aeródromo, a través del portal web de la DGAC (Extranet), en la misma se incluirá los criterios de certificación a ser cumplidos y evaluados como parte de este proceso. Asimismo, el operador del aeródromo debe proporcionar la información requerida por la DGAC en relación a este proceso, y permitir la supervisión de estas actividades de certificación cuando sea requerido por la DGAC.

#### 107.315 Proceso de Recertificación

- (a) El proceso de recertificación del personal del operador del aeródromo, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

- (1) El operador del aeródromo debe enviar a través del portal web implementado por la DGAC, el certificado del más reciente curso de refresco, y un registro que evidencie que este personal ha obtenido una nota no menor a setenta (70) como resultado final del curso antes citado.
  - (2) A partir del 01 de enero de 2023, el operador del aeródromo debe enviar a través del portal web implementado por la DGAC, el más reciente reporte de desempeño de este personal, realizado de acuerdo a la presente RAP.
  - (3) A partir del 01 de enero de 2023, el personal que realiza labores de inspección a través de la interpretación de imágenes de rayos X del equipaje de mano para vuelos internacionales, debe aprobar el examen de interpretación de imágenes de acuerdo a las condiciones descritas en el PNISAC. El período para aprobar este examen es dentro de los tres meses siguientes a la fecha de vencimiento de su certificación anterior, en un máximo de tres intentos. En caso este personal no apruebe el examen de interpretación de imágenes, de acuerdo a las condiciones antes descritas, le será revocada la certificación.
  - (4) Cuando el personal cumpla con las condiciones antes descritas en forma satisfactoria, la DGAC renovará la certificación a favor del personal correspondiente.
- (b) El operador del aeródromo puede realizar las actividades de recertificación de su personal, siempre y cuando cumpla con las actividades y procedimientos descritos en la Directiva de Seguridad emitida por la DGAC para tal efecto. Esta Directiva de Seguridad será puesta de conocimiento de las entidades antes citadas, a través del portal web de la DGAC (Extranet), en la misma se incluirá los criterios de recertificación a ser cumplidos y evaluados como parte de este proceso. Asimismo, el operador del aeródromo debe proporcionar la información requerida por la DGAC en relación a este proceso, y permitir la supervisión de estas actividades de recertificación cuando sea requerido por la DGAC.

### 107.320 Reservado

### 107.325 Períodos de ausencia

- (a) En el caso de períodos de ausencia de las labores de inspección por parte de personal certificado mayor a tres (3) meses, el operador del aeródromo debe asegurar que este personal reciba las sesiones de EPT que sean necesarias para asegurar que cuentan con la competencia necesaria en las funciones de inspección que volverá a realizar. Esto no limita o afecta el requisito de otorgar un curso de refresco al personal, en el momento correspondiente.

### 107.330 Suspensión del certificado

- (a) La DGAC se encuentra facultada para suspender a través de sus inspectores de seguridad de la aviación, al personal de seguridad certificado.
- (b) Las causales por las que un Inspector de seguridad de la aviación de la DGAC, puede suspender el certificado del personal de seguridad, son las siguientes:
  - (1) Cuando se identifiquen deficiencias en la aplicación de los procedimientos de seguridad establecidos en su PSA, relacionados a la tarea de inspección para las cuales fue certificado, durante las actividades de vigilancia.
  - (2) Cuando el personal haya fallado tres (3) pruebas de seguridad llevada a cabo por la DGAC, relacionada a la tarea de inspección para la cual fue certificado.
- (c) Cuando la DGAC comunique al operador del aeródromo, acerca de la suspensión de la certificación de su personal de seguridad, el operador del aeródromo debe asegurarse que dicho personal suspendido no realice las funciones para las cuales fue certificado en ninguna de sus operaciones.
- (d) Para que la DGAC pueda levantar la suspensión del personal certificado, el operador del aeródromo debe evidenciar que dicho personal ha cumplido con llevar a cabo un EPT, relacionado con la deficiencia de conocimiento o el procedimiento de seguridad evaluado según corresponda.

**107.335 Revocación del Certificado**

- (a) La DGAC puede revocar el certificado otorgado al personal que realiza actividades de inspección, en cualquiera de las siguientes circunstancias:
- (1) Ser declarado culpable de cualquiera de los delitos descritos en los criterios de descalificación de la parte de verificación de antecedentes de la presente regulación.
  - (2) Presentación de documentos o registros falsificados o adulterados en cualquier etapa del proceso.
  - (3) Haber dejado de laborar (ej. renuncia o cese). En este caso, el operador del aeródromo debe comunicar este hecho a la DGAC, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la renuncia o cese de labores de su personal certificado.
- \_\_\_\_\_

## CAPITULO E – EQUIPOS DE SEGURIDAD

### 107.400 Pórtico detector de metales (PDM)

- (a) Cuando un aeródromo tenga un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior), el operador de este aeródromo debe asegurar que el pórtico detector de metales que adquiriera para emplearlo en la inspección de los pasajeros y tripulantes, a partir de la entrada en vigencia de esta norma, cumpla con tener la capacidad de configurar una señal acústica y visual en un porcentaje de personas que hayan pasado por el arco sin llevar consigo elementos metálicos que hubieran activado la alarma. Este porcentaje debe ser configurable, a fin de incrementar o disminuir este valor ante distintos niveles de riesgo.
- (b) Cuando se emplee un pórtico detector de metales para la inspección de personas (ej. usuarios, pasajeros, tripulantes), el operador del aeródromo es responsable de asegurarse que el PDM cumpla por lo menos, con los siguientes aspectos:
- (1) La altura y ancho del área para el tránsito de las personas a través del PDM, debe ser por lo menos de 2 metros (alto) por 0.7 metros (ancho).
  - (2) La altura y ancho de las dimensiones exteriores del PDM deben ser no mayor a 2.3 metros (alto) por 1.15 metros (ancho).
  - (3) Contar con luces de tránsito que indiquen si una persona puede atravesar el PDM o debe esperar.
  - (4) Capacidad de detección de metales ferrosos, no ferrosos y aleaciones que lleve consigo una persona a través del PDM, independientemente de la orientación o la forma del objeto, cuando su masa magnética sea igual o superior al umbral de sensibilidad del PDM.
- (5) El teclado o interfaz de operación del PDM, con el que se accede a su configuración, debe estar protegido contra interferencias de terceros no autorizados por el operador del aeródromo (ej. contraseña o panel de protección con llave).
  - (6) Debe emitir una alarma sonora y visual cuando detecte un elemento metálico cuya masa magnética sea igual o superior al umbral de sensibilidad del PDM. Esta alarma debe ser reconocible a un rango de dos metros del PDM. El tono de la alarma audible debe ser ajustable.
  - (7) El PDM debe indicar en forma visual, la zona donde se encuentra el elemento metálico que ha generado la alarma.
  - (8) Cuando el PDM esté configurado para cumplir con lo indicado en el literal a) de esta sección, es decir emita una alarma audible y visual cuando una persona atraviese el PDM sin llevar consigo algún elemento metálico; esta alarma debe ser distinta respecto a aquella emitida cuando una persona lleva consigo un elemento metálico.
  - (9) No debe emitir una alarma sonora o visual que indique que se ha superado el nivel de detección de una masa metálica, sin que una persona haya o esté atravesando el PDM.  
*Nota: El operador del aeródromo debe considerar fijar el PDM en un piso nivelado, a fin de reducir la posibilidad de falsas alarmas debido a vibraciones producto del movimiento de elementos pesados o del viento en el área de trabajo y evitar colocarlo en lugares de vibración constante.*
  - (10) El desempeño del PDM no debe ser afectado por fuentes externas, que generen interferencias en su capacidad de detección. (ej. ondas de radio de los equipos de comunicación) Incluyendo la operación de los PDM sin interferencia con otros PDM ubicados a su alrededor por lo menos, a una distancia de 50 centímetros.

- (11) Contar con capacidad para selección automática de frecuencia, durante la operación del PDM.
- (12) Contar con una función de autodiagnóstico de su funcionamiento, que emita una alerta ante la detección de algún error o falla en el equipo.
- (13) Contar con una pieza de ensayo para la prueba de operatividad. De ser aplicable, contar con otra pieza de ensayo para la prueba de operatividad ante incrementos del nivel de riesgo.
- (14) Contar con protección de los elementos internos del PDM contra derrames de agua y polvo ambiental.
- (15) Contar con capacidad para operar de acuerdo a los rangos de temperatura y de humedad relativa del área de trabajo

#### **107.405 Prueba de Operatividad del Pórtico Detector de Metales**

- (a) El operador del aeródromo debe comprobar a través de una prueba de operatividad, los requisitos de inspección del pórtico detector de metales que emplee para la inspección de los pasajeros, tripulantes y personas que ingresan a la ZSR. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe contar con una pieza de ensayo que cumpla con las características descritas en la documentación de orientación emitida por la DGAC y emplear la misma durante la prueba. El procedimiento para realizar esta prueba y la frecuencia de ejecución de la misma estará descrito en el PSA.
- (b) El operador del aeródromo debe registrar los resultados de la prueba de operatividad del pórtico detector de metales y conservar la evidencia de las pruebas realizadas en los últimos quince (15) días.
- (c) Todo operador de aeródromo debe implementar un plan de mantenimiento preventivo del pórtico detector de metales en forma trimestral y otorgar el mantenimiento correctivo cuando el pórtico presente una falla o avería que impida su correcto desempeño o resulte necesario para la operación efectiva del equipo. Este mantenimiento será realizado por personal calificado para estas actividades.
- (d) El operador del aeródromo desde donde se realicen operaciones internacionales de transporte aéreo comercial de pasajeros, debe contar con una pieza de ensayo para las pruebas de operatividad en un nivel de riesgo bajo y otra pieza de ensayo para las pruebas de operatividad ante incrementos en el nivel de riesgo. Las características de las piezas de ensayo se encuentran en el material de orientación provisto por la DGAC al operador del aeródromo a través del portal web seguro de la DGAC.

#### **107.410 Equipos de Rayos X**

- (a) A partir del 01 de junio de 2023, el operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe asegurar que los equipos de rayos X que emplee para la inspección del equipaje de mano de los pasajeros, cuente con:
  - (1) Una barrera física al ingreso del túnel de rayos X, a fin de prevenir que los pasajeros coloquen sus manos en la faja del equipo, para prevenir lesiones.
  - (2) Una barrera física a la salida del túnel de rayos X, a fin de prevenir que los pasajeros puedan recuperar su equipaje. Esta barrera debe contar con una apertura por el lado del oficial de seguridad aeroportuaria, a fin de que pueda controlar el equipaje a la salida del túnel. La longitud de esta barrera debe ser no menor a un metro.
  - (3) Una cantidad no menor de ochenta (80) bandejas construidas de un material orgánico rígido de alta resistencia a impactos (ej. plástico), que asegure la contención uno o más bultos en su interior y apilables, por cada línea de inspección de rayos X. Estas bandejas no deben estar quebradas o dañadas de forma tal que constituya un riesgo de lesión para los pasajeros.
  - (4) Dos carros para la recolección de bandejas, ubicados al inicio y al final de la línea de inspección de rayos X. Cada carro debe soportar y estar acondicionado para el apilamiento de por lo menos, una o dos pilas de bandejas. Este requisito no resulta aplicable cuando se implemente sistemas automatizados de retorno de bandejas (Automated Tray return system – ATRS).

- (5) Una cama de rodillos o rodamientos de una longitud no menor de un metro y medio, ubicada al inicio y a la salida del túnel de rayos X. El ancho de estas camas debe coincidir con las dimensiones del equipo de rayos X, y tener barandas por ambos lados y una al final de la pendiente para evitar la caída de los equipajes o bultos. La altura de la cama de rodillos o rodamientos debe ser ajustable a fin de poder incorporar una pendiente descendente, desde la altura de la faja de salida del túnel del equipo de rayos X hacia el final de la cama de rodillos. Este requisito no resulta aplicable cuando se implemente sistemas automatizados de retorno de bandejas (Automated Tray return system – ATRS).
- (b) El operador del aeródromo con un movimiento anual superior a los 100,000 pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o que administre un aeródromo otorgado en concesión debe asegurar que el equipo de rayos X convencional (equipo de rayos X que no cuenta con capacidad certificada de detección de explosivos) que emplee para la inspección de los equipajes de mano de los pasajeros o tripulantes de vuelos dentro de territorio nacional, cumpla con lo siguiente:
  - (1) Contar con un túnel para ingreso de los equipajes de mano o los bultos a ser inspeccionados, de un tamaño máximo de 670 milímetros (altura) y 460 milímetros (ancho).
  - (2) Contar con tecnología dual-energy.
  - (3) Al encenderse, debe realizarse un autodiagnóstico.
  - (4) Capacidad de generar y mostrar una imagen completa de cualquier artículo que ingrese por el túnel del equipo, sin cortes o partes faltantes, en tiempo real, es decir, que se muestre en pantalla la imagen del bulto, a medida que éste va pasando por las líneas detectoras del equipo de rayos X.
  - (5) Presentación del objeto a ser inspeccionado por un período no inferior a cinco (5) segundos.
- (6) Capacidad de almacenar imágenes de los artículos inspeccionados de acuerdo a lo señalado en la presente RAP y de visualizar por lo menos, los últimos veinte (20) bultos inspeccionados, retrocediendo las imágenes en la pantalla.
- (7) Capacidad de detección de distintos materiales por su número atómico, permitiendo que los elementos orgánicos e inorgánicos sean diferenciados por colores distintos, incluyendo la posibilidad de distintas tonalidades del mismo color para el mismo material con densidades distintas.
- (8) Capacidad de selección y ampliación de cualquier zona de la imagen generada con un zoom de por lo menos tres veces. Además, deberá disponer de una imagen miniatura que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico.
- (9) Contar con funciones de visualización que permitan resaltar los elementos orgánicos, inorgánicos, realce de bordes, inversión de colores monocromos (blanco y negro) y contraste de niveles de densidad.
- (10) Contar con un sistema TIP que incluya la elaboración y descarga de reportes de rendimiento de los operadores en forma diaria y mensual; además de permitir identificar en forma individual, aquellas imágenes reconocidas (hit) o no (miss), por el operador y las veces que generaron una falsa alarma.
- (11) Permitir que el oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), ingrese a su turno de trabajo con una cuenta de usuario y contraseña individual.
- (12) Capacidad bidireccional de la faja, es decir permitir que el oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X) pueda detener el avance de la faja del equipo y de ser el caso, retroceder la faja, para volver a inspeccionar un artículo.

- (13) Superar en forma satisfactoria, la prueba de operatividad ejecutada de acuerdo a lo señalado en el PSA.
- (14) Contar por lo menos con tres botones de parada de emergencia en forma operativa, que detenga el avance de la faja del equipo y la generación de rayos X en el equipo. Estos botones estarán ubicados, uno por cada salida del túnel del equipo y otro en el teclado.
- (15) Contar con un indicador visual de funcionamiento del equipo.
- (16) Contar con un teclado que incluya teclas de acceso rápido asociadas a las distintas funciones del equipo, de modo tal que se permita un ágil desempeño del oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X).
- (17) Contar por lo menos con un monitor plano LCD o LED a color, para la visualización de las imágenes generadas por el equipo.
- (18) Acceso diferenciado al software del equipo (ej. nivel operador, supervisor, administrador).
- (19) A partir del 01 de enero de 2024, los equipos de rayos X que se adquieran o implementen deben poseer dos o más generadores.
- (c) El operador del aeródromo debe asegurar que el equipo EDS (equipo de rayos X con capacidad certificada de detección de explosivos) que emplee para la inspección de los equipajes de mano de los pasajeros o tripulantes, cumpla con lo siguiente:
- (1) Contar con un túnel para ingreso de los equipajes de mano o los bultos a ser inspeccionados.
  - (2) Contar con tecnología de tomografía computarizada de doble energía (Dual Energy CT).
  - (3) Al encenderse, debe realizarse un autodiagnóstico.
  - (4) Capacidad de mostrar una imagen tridimensional (3D) completa de cualquier artículo que ingrese por el túnel del equipo, sin cortes o partes faltantes.
- (5) Capacidad de realizar cortes transversales a la imagen 3D analizada y extraer en 3D, la porción correspondiente a los artículos electrónicos y las amenazas detectadas por el algoritmo de detección.
  - (6) Capacidad de detección de distintos materiales por su número atómico, permitiendo que los elementos orgánicos e inorgánicos sean diferenciados por colores distintos, incluyendo la posibilidad de distintas tonalidades del mismo color para el mismo material con densidades distintas.
  - (7) Capacidad de selección y ampliación de cualquier zona de la imagen generada con un zoom de por lo menos diez veces. Además, deberá disponer de una imagen miniatura que opere en forma simultánea y en tiempo real, y permita al operador evaluar claramente el sector de imagen sobre el que se está aplicando la función de zoom electrónico.
  - (8) Contar con funciones de visualización que permitan resaltar los elementos orgánicos, inorgánicos, realce de bordes, inversión de colores monocromos (blanco y negro), realce de brillo, alta penetración, alerta de alta densidad y contraste de niveles de densidad.
  - (9) Capacidad de almacenar imágenes de los artículos inspeccionados de acuerdo a lo señalado en la presente RAP.
  - (10) Permitir que el oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), ingrese a su turno de trabajo con una cuenta de usuario y contraseña individual.
  - (11) Contar con un kit de pruebas o elemento similar, elaborado por el fabricante para la ejecución de las pruebas de operatividad que permita confirmar la capacidad de detección de los parámetros del equipo, incluyendo la detección de explosivos en forma sólida y líquida.

- (12) Superar en forma satisfactoria, la prueba de operatividad ejecutada de acuerdo a lo señalado en el PSA.
- (13) Capacidad de detectar la presencia de un explosivo o un artículo explosivo, independiente de la forma, posición u orientación del explosivo, de acuerdo al desempeño esperado del algoritmo certificado.
- (14) Capacidad para detectar líquidos explosivos dentro del equipaje de mano, sin necesidad de retirar los líquidos, aerosoles o geles del interior del equipaje, de acuerdo al desempeño esperado del algoritmo certificado.
- (15) Capacidad para detectar los explosivos en forma sólida o líquida, sin necesidad de retirar del interior del equipaje, a los artículos electrónicos grandes tales como laptops o tablets, de acuerdo al desempeño esperado del algoritmo certificado.
- (16) Capacidad de integrar inteligencia artificial que permita identificar patrones de artículos prohibidos (ej. armas de fuego, cuchillos, etc.) o retirar de la imagen por analizar, aquellos objetos identificados como inocuos (ej. ropa, zapatos, libros).
- (17) Cuando se detecte la presencia de un explosivo (sólido o líquido), el EDS debe indicar la posición del objeto que desencadenó la alarma en el equipaje o artículo inspeccionado.
- (18) Contar con una certificación vigente otorgada por la ECAC: EDSCB C3 o superior; o TSA para inspección de equipajes de mano: TSL AT2 Tier II y TSA APSS o superior; y operar el EDS de acuerdo al software y hardware que obtuvo la certificación.
- (19) El nivel de ruido medido a un metro de distancia del equipo en cualquier dirección, debe ser menor igual a 55 decibeles.
- (d) Cuando se emplee un equipo de rayos X (convencional o EDS) para la inspección del equipaje de mano de los pasajeros o tripulantes, el operador del aeródromo es responsable de asegurarse que:
- (1) Cada imagen generada en el equipo de rayos X, sea evaluada por el oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X).
  - (2) Toda señal de alarma o imagen clasificada como sospechosa o que contiene una amenaza, es resuelta a satisfacción del oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), a fin de garantizar que no se transportan artículos prohibidos en la zona restringida de seguridad o a bordo de la aeronave.
  - (3) Cuando la densidad de un objeto dificulte el análisis del contenido del equipaje de mano por parte del oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X), habrá que extraer dicho objeto del equipaje. El equipaje de mano y el objeto denso extraído, ambos deben volver a ser inspeccionados por separado.
  - (4) Todo bulto que contenga un dispositivo eléctrico de gran tamaño será inspeccionado de nuevo una vez retirado del bulto el dispositivo electrónico en cuestión, el cual se inspeccionará por separado; salvo si el equipaje de mano ha sido inspeccionado mediante un equipo EDS certificado como C3 o equivalente o superior.
  - (5) El área de trabajo del oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes (operador de rayos X) debe cumplir los requisitos de ergonomía de la normativa nacional, equivalentes a los de un puesto de trabajo informático.
- (e) A partir del 01 de enero de 2026, los siguientes requisitos son aplicables para un nuevo terminal de pasajeros o para las operaciones en un terminal de pasajeros existente cuando el movimiento anual sea superior a los dos millones de pasajeros embarcados en vuelos internacionales (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) o las proyecciones del año de inicio de operaciones del nuevo terminal supera los dos millones de pasajeros embarcados en vuelos internacionales; el operador del aeródromo debe:
- (1) Implementar equipos EDS para la inspección de los equipajes de mano de los pasajeros de los vuelos antes citados, que cumplan con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable.

- (2) Implementar equipos detectores de trazas (ETD) en el puesto de inspección de pasajeros, que cumplan con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable.
  - (3) Implementar por lo menos un equipo de detección de líquidos explosivos (LEDS), en el puesto de inspección de pasajeros, que cumplan con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable.
  - (4) Implementar equipos de inspección avanzada de imágenes (AIT), en el puesto de inspección de pasajeros, que cumplan con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable.
  - (5) Implementar sistemas automatizados de retorno de bandejas (ATRS) integrados a los equipos EDS, que cumplan con los requisitos descritos en la presente RAP y la normativa aplicable.
- (d) Todo operador de aeródromo debe implementar un plan de mantenimiento preventivo de los equipos de rayos X en forma trimestral y otorgar el mantenimiento correctivo cuando el equipo presente una falla o avería que impida su correcto desempeño o resulte necesario para la operación efectiva del equipo. Este mantenimiento será realizado por personal calificado para estas actividades.
  - (e) El operador del aeródromo que requiera implementar equipos de seguridad para la inspección del equipaje de bodega en atención a lo señalado en el contrato de concesión del aeródromo que administre, es responsable de contar con una pieza de ensayo para estos equipos y proporcionar esta pieza para la realización de las pruebas de operatividad. Así como también es responsable de implementar un plan de mantenimiento preventivo de los equipos antes citados en forma trimestral y otorgar el mantenimiento correctivo cuando el equipo presente una falla o avería que impida su correcto desempeño o resulte necesario para la operación efectiva del equipo. Este mantenimiento será realizado por personal calificado para estas actividades.

#### **107.415 Prueba de Operatividad del Equipo de Rayos X**

- (a) El operador del aeródromo debe comprobar a través de una prueba de operatividad, los requisitos de inspección del equipo de rayos X (convencionales o EDS) que emplee para la inspección de equipajes de mano o bultos que ingresan a la ZSR. Para tal efecto, el operador del aeródromo debe contar con una pieza de ensayo que cumpla con las características descritas en la documentación de orientación emitida por la DGAC y emplear la misma durante la prueba. El procedimiento para realizar esta prueba y la frecuencia de ejecución de la misma estará descrito en el PSA.
- (b) El operador del aeródromo debe registrar los resultados de la prueba de operatividad del equipo de rayos X y conservar la evidencia de las pruebas realizadas en los últimos quince (15) días.
- (c) Cuando el operador del aeródromo realice una prueba de operatividad a los equipos de rayos X y éstos no alcancen los requisitos de detección y de actuación descritos en el PSA, no pueden ser empleados para la inspección del equipaje de mano o de los bultos que ingresan a la ZSR.

#### **107.420 Equipo Detector de Trazas de Explosivos**

- (a) Cuando el operador del aeródromo implemente equipos detectores de trazas de explosivos (ETD), este equipo debe poder recoger y analizar trazas de partículas presentes y señalar mediante una alarma la presencia de explosivos. El material consumible no se utilizará más allá de las recomendaciones del fabricante o si el rendimiento de dicho material se ha deteriorado con el uso o ha intervenido en un proceso de inspección cuyo resultado fue una alarma del equipo.
- (b) Cuando el operador del aeródromo implemente un ETD para inspeccionar en forma complementaria a los equipajes de mano o bultos, el proceso de recolección de muestras incluirá la toma de muestras dentro y fuera del equipaje o bulto, así como de su contenido.
- (c) A partir del 01 de julio de 2024, el operador del aeródromo desde donde se realicen operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros con destino internacional y cuyo movimiento anual sea superior a los

100,000 pasajeros embarcados en vuelos internacionales (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior), debe integrar y emplear en el puesto de inspección de pasajeros, tripulación y equipaje de mano de vuelos internacionales, un equipo detector de trazas de explosivos (ETD) de acuerdo a lo siguiente:

- (1) El ETD será utilizado en forma complementaria a una inspección física (para el caso de personas) o para una inspección con rayos X - convencional o EDS (para el caso del equipaje de mano) y será aplicado en forma imprevisible de acuerdo a lo establecido en el PSA.
  - (2) El ETD debe estar certificado por la ECAC o TSA, para su uso en pasajeros.
  - (3) El ETD debe estar sobre una superficie que permita al operador trabajar con ergonomía y que sea capaz de soportar tanto al equipo como sus insumos. El ETD debe estar fijado al soporte antes citado. El material de la superficie de trabajo del ETD debe ser de acero inoxidable.
  - (4) El ETD debe poder realizar una calibración interna automática, al ser encendido y tener la función de autodiagnóstico incorporada, que se ejecute en forma constante e indique entre otras cosas, cuando es necesario un ajuste, mantenimiento o calibración del equipo.
  - (5) El ETD debe poseer una interfaz de operación amigable y de fácil uso para el usuario.
  - (6) El ETD debe mostrar en su pantalla, el resultado de la muestra de las partículas (trazas) evaluadas.
  - (7) El ETD debe emitir una alarma audible cuando detecte una traza de explosivos.
  - (8) El ETD debe poder imprimir los resultados de las pruebas de detección y reportes de historial de las muestras analizadas.
  - (9) El ETD debe poder detectar explosivos de origen militar, comercial y de fabricación casera (ej. basados en peróxido de hidrogeno).
  - (10) El ETD debe iniciar automáticamente el análisis al insertar una muestra en el equipo.
  - (11) El ETD debe conservar los registros de por lo menos seis meses de las muestras analizadas, incluida la hora, fecha y el resultado del análisis de la muestra. También debe tener la capacidad de entregar esta información a través de una interfaz de comunicación (ej. Ethernet, Wifi, TCP).
  - (12) Los paños o colectores de trazas se deben utilizar por el máximo número de veces, sin que se haya detectado alguna traza de explosivos, que lo indique el fabricante del equipo ETD. En el caso de situaciones de pandemia o enfermedades contagiosas como el COVID-19 o similares, los paños se utilizarán una vez por persona.
  - (13) El ETD debe contar con un manual de operación y un manual de mantenimiento o su equivalente, elaborado por el fabricante, en idioma español.
  - (14) El ETD debe ser sometido a mantenimiento por parte de personal calificado por el fabricante del equipo.
  - (15) El ETD debe contar con su kit de pruebas de verificación o de validación de su correcta operación, incluyendo la confirmación de su capacidad de detección de explosivos.
  - (16) En el caso de que el ETD cuente con una fuente radioactiva, ésta debe contar con la autorización del IPEN.
- (d) A partir del 01 de junio de 2025, el operador del aeródromo desde donde se realicen vuelos comerciales nacionales (domésticos) y cuyo movimiento anual sea superior al millón de pasajeros embarcados en estos vuelos (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior), debe integrar y emplear en el puesto de inspección de pasajeros, tripulación y equipaje de mano de vuelos nacionales (domésticos), un equipo detector de trazas de explosivos (ETD) que cumpla con todos los aspectos descritos en el literal anterior.

#### **107.425 Sistemas de Detección de Intrusos**

- (a) La integración de un sistema de detección de intrusos en el aeródromo para el perímetro está sujeto a que el operador del aeródromo someta este sistema a una evaluación de campo por un período de

- tiempo no menor a treinta (30) días y que, como resultado de las pruebas realizadas durante este período de tiempo, se evidencia que la probabilidad de detección alcanzada es mayor igual a 95% y que el ratio de falsas alarmas es menor a diez (10) eventos por cada kilómetro por día durante este período. Las pruebas a ser realizadas durante la evaluación de campo deben ser coordinadas por parte del operador del aeródromo con la DGAC. El reporte de los resultados de la evaluación de campo debe ser remitido a la DGAC para su conocimiento.
- (b) La integración de un sistema de detección de intrusos en el aeródromo para el perímetro está sujeto a que el operador del aeródromo implemente también un sistema CCTV a fin de verificar las alarmas que el sistema de detección de intrusos genere. El sistema de CCTV que se implemente a raíz de este requisito, debe cumplir con lo señalado en el PNSAC y en esta regulación.
- (c) El operador del aeródromo debe proteger el centro de control del sistema de detección de intrusos, de forma tal que únicamente el personal autorizado por el operador del aeródromo pueda tener acceso al mismo. Los componentes del sistema de detección de intrusos tales como sensores u otros, que puedan afectar negativamente el desempeño del sistema, deben estar protegidos por parte del operador del aeródromo contra tentativas o actos de sabotaje.
- (d) El operador del aeródromo debe someter a una prueba en forma diaria al sistema de detección de intrusos, de manera tal que se evalúe el funcionamiento del sistema y la recepción de la señal de alarma en el centro de control del sistema.
- (e) El sistema de detección de intrusos debe poder registrar los sucesos que fueron señalados como alarma y conservar este registro por un período no menor a tres (3) meses.
- (1) Programas de administración del sistema, de carácter gratuito o con licencia. En este último caso, el operador del aeródromo debe garantizar el pago de la licencia, de manera tal que no se afecte el servicio continuo del programa de administración.
- (2) Soporte de energía de contingencia.
- (3) Sistema de almacenamiento de las imágenes grabadas por el sistema CCTV no menor a quince (15) días.
- (4) Integrarse a una red informática de acceso controlado solamente por parte de personal autorizado por el operador del aeródromo. Esta red informática, incluidos los soportes físicos y lógicos, debe estar protegida contra interferencias físicas o virtuales no autorizadas, para lo cual, debe realizar una evaluación de riesgos para identificar la aplicación de las medidas lógicas y físicas que correspondan para proteger esta red.
- (5) El programa de compresión de imágenes no debe afectar significativamente la resolución de las imágenes que almacena el sistema.
- (6) Visualización de las imágenes vistas del interior del terminal de pasajeros, en las cámaras del sistema de video vigilancia (CCTV) a color y en tiempo real.
- (b) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, debe asegurar que los componentes físicos y electrónicos de este sistema reciban mantenimiento de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.
- (c) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, debe asegurar que este sistema permita la grabación de imágenes en tiempo real sin interrupciones, inclusive cuando el sistema esté realizando otras actividades en simultáneo tales como enfoque de una alarma del sistema de detección de intrusos, exportación de imágenes, copias de seguridad, etc.

#### **107.430 Sistema de Video Vigilancia (CCTV)**

- (a) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, debe asegurar que este sistema cuente con mecanismos que garanticen el funcionamiento del mismo, tales como:

- (d) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, debe controlar el acceso al lugar donde se encuentran los equipos de almacenamiento de video, los equipos de control de movimiento de las cámaras y los monitores de visualización de las imágenes registradas en el sistema CCTV.
- (e) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, debe asegurar que las cámaras que conforman este sistema cumplan con:
- (1) Contar con medidas de protección contra las acciones del medio ambiente y vandalismo,
  - (2) Estar ubicadas de manera tal que la incidencia de la luz solar no afecte la calidad de la imagen durante todo el año.
  - (3) En el caso de estar ubicadas sobre postes, éstos no ayuden a una persona a escalar desde la parte pública para ingresar a la ZSR.
  - (4) En el caso de las cámaras ubicadas en los puestos de inspección de pasajeros y en los accesos o salidas a la ZSR, éstas deben permitir identificar a una persona sin duda razonable.
- (f) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, debe asegurar que la iluminación del aeródromo permita obtener una imagen clara en los monitores del sistema CCTV respecto a los eventos que se desarrollan en el terminal de pasajeros, las posiciones de estacionamiento de las aeronaves y las áreas cercanas al terminal de pasajeros que conecten la parte pública con la ZSR.
- (g) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, es responsable de asegurar que el sistema de video vigilancia cuente con un equipo de alimentación de energía eléctrica ininterrumpida (UPS). Este equipo debe garantizar la continuidad del registro de las imágenes de todas las cámaras del sistema CCTV.
- (h) El operador del aeródromo que deba implementar un sistema de CCTV de acuerdo a lo señalado en el PNSAC, a partir del 01 de enero de 2023, es responsable de asignar personal que se encargue de realizar una evaluación en tiempo real de las actividades registradas en las cámaras del sistema CCTV.
- (i) El operador del aeródromo que deba implementar el requisito citado en el literal anterior, debe realizar una evaluación de la cantidad de personal a designar para realizar, por lo menos, las actividades descritas a continuación, y designar esta cantidad de personal durante las horas de operación del aeródromo y asegurar que este personal realice sus labores de supervisión de las imágenes del sistema de video vigilancia (CCTV) de manera presencial en el aeródromo.
- (1) Búsqueda de actividades sospechosas en los mostradores de facturación y en la parte pública del aeródromo,
  - (2) Investigación acerca de bultos abandonados en la parte pública,
  - (3) Investigación acerca de la activación de las puertas de salida de emergencia, cuando no se trate de un evento real o un simulacro planificado,
  - (4) Monitoreo periódico de la ejecución de las tareas de control de acceso e inspección en los puestos de inspección de pasajeros y en los puestos de seguridad,
  - (5) Monitoreo periódico del perímetro del aeródromo,
  - (6) Coordinación con el personal de la Policía Nacional del Perú, en relación a la atención de eventos que requieren su presencia. (ej. Bultos abandonados en la parte pública, activación de botón de alarma silenciosa, etc.),
  - (7) Confirmar el registro de imágenes de todas las cámaras y de ser el caso, reportar al operador del aeródromo cualquier falla o avería de alguna cámara del sistema CCTV o cualquier situación que impide un correcto registro de las imágenes del sistema CCTV (ej. suciedad en el lente, ubicación de señales que impiden la observación de áreas, falta de iluminación),

- (8) Elaborar reportes ante situaciones observadas de incumplimientos a las normas o al PSA, así como vulnerabilidades o situaciones sospechosas observadas durante su labor.

#### 107.435 Almacenamiento de imágenes de rayos X

- (a) El operador del aeródromo que posea o implemente equipos EDS o máquinas de rayos X a ser utilizados para la inspección del equipaje de bodega (origen y transbordo), en atención a un requisito del contrato de concesión debe asegurar que estos equipos almacenen las imágenes de rayos X vistas en dichos equipos por un tiempo no menor a treinta (30) días contados desde el momento de su visualización en la pantalla del equipo antes citado. Asimismo, el operador del aeródromo es responsable de contar con el software que permita la visualización de las imágenes almacenadas.
- (b) El operador del aeródromo que tenga un movimiento anual superior a los 100,000 de pasajeros embarcados (de acuerdo a las estadísticas de la DGAC del año calendario anterior) y que posea equipos EDS o máquinas de rayos X a ser utilizados para la inspección del equipaje de mano u otros artículos a ser transportados en la cabina de la aeronave, debe asegurar que estos equipos almacenen las imágenes de rayos X vistas en dichos equipos por un tiempo no menor a treinta (30) días contados desde el momento de su visualización en la pantalla del equipo antes citado. Asimismo, el operador del aeródromo es responsable de contar con el software que permita la visualización de las imágenes almacenadas.
- (c) Las imágenes archivadas se deben poder exportar en formato JPEG, PNG, TIFF o BMP a un medio de almacenamiento tecnológico externo (ej. USB).

#### 107.440 Equipo de Inspección Avanzada de Imágenes (AIT)

- (a) Cuando un operador de aeródromo implemente equipos de inspección avanzada de imágenes, éstos deben contar con:

- (1) Capacidad de detección automática de artículos metálicos y no metálicos (incluidos los explosivos) e indicación de la localización del mismo en una figura esquemática de una persona (avatar).
- (2) La capacidad de detección será independiente de la posición y la orientación del artículo.
- (3) La figura esquemática debe tener una vista frontal y posterior, del cuerpo de una mujer o de un hombre, dependiendo de lo seleccionado por el operador del equipo AIT.
- (4) La pantalla donde se selecciona el sexo de la persona a inspeccionar y donde se muestra el resultado del análisis debe poseer una interfaz táctil.
- (5) El área de detección debe tener cobertura completa del cuerpo, incluyendo la cabeza.
- (6) El equipo de inspección avanzada de imágenes debe tener un indicador visual que muestre que el equipo está en funcionamiento.

- (b) Los equipos de inspección avanzada de imágenes no almacenarán, conservarán, copiarán, imprimirán ni extraerán imágenes; no obstante, toda imagen generada en forma de una imagen esquemática de una persona durante la inspección podrá conservarse durante el tiempo necesario para que el examinador humano (operador) la analice, y se borrará en cuanto se autorice el paso al pasajero. La imagen no se asociará a ningún otro dato sobre la persona inspeccionada, cuya identidad se mantendrá en el anonimato.
- (c) Cuando el equipo de inspección avanzada de imágenes emita una señal de alarma, deberá resolverse la causa de tal alarma por parte del operador del aeródromo.
- (d) Los pasajeros, usuarios o tripulación podrán oponerse a ser inspeccionados por el equipo de inspección avanzada de imágenes. En tal caso, el pasajero, usuario o la tripulación será sometido a una inspección física.
- (e) Los equipos de inspección avanzada de imágenes deben ser operados de acuerdo a las condiciones señaladas en la certificación otorgada por la ECAC o TSA al equipo (ej. versión del algoritmo de detección, versión del software de operación y concepto de operaciones - CONOPS aprobado para su operación). el funcionamiento correcto de los equipos AIT debe evaluarse diariamente.

**107.445 Equipos de detección de líquidos explosivos (LEDS)**

(a) Cuando un operador de aeródromo implemente un equipo de detección de líquidos explosivos (LEDS), éste debe cumplir con:

- (1) El equipo LEDS debe detectar e indicar mediante una alarma las cantidades especificadas, o cantidades superiores, de materiales peligrosos contenidas en los elementos evaluados, de acuerdo al concepto de operaciones (CONOPS) del equipo, elaborado por el fabricante.
- (2) El equipo emitirá una señal de alarma en cada una de las siguientes circunstancias:
  - i) Cuando detecte material peligroso;
  - ii) Cuando detecte la presencia de un artículo que impida la detección de material peligroso;
  - iii) Cuando no pueda establecer si los LAGs son inocuos o no;
  - iv) Cuando el contenido de un bulto inspeccionado sea demasiado denso para ser analizado.
- (3) Capacidad de detección de líquidos explosivos, incluyendo líquidos densos o viscosos (ej. miel), en envases de cualquier forma y material (no metálico o metálico). El proceso de análisis debe realizarse sin tener que abrir el envase o tomar una muestra del líquido en el interior del elemento a ser analizado.
- (4) Realizar el proceso de análisis (para la detección de líquidos explosivos) al volumen completo del líquido contenido en el envase. Los envases a ser analizados deben estar entre una capacidad de 100 mililitros y por lo menos hasta 2 litros; asimismo, los envases serán de por lo menos 35 centímetros de alto y 12 centímetros de ancho.
- (5) El resultado del análisis del equipo debe ser presentado en forma gráfica y simple; no debe requerir una acción adicional para la interpretación de los resultados.

(6) Estar certificado por la ECAC bajo el estándar 3 tipo B o el más reciente estándar de certificación para los equipos LEDS aplicable al momento de la adquisición del equipo que permita evaluar el contenedor del líquido sin abrirlo.

(7) Capacidad de autodiagnóstico y de calibración automática.

(8) Contar con su kit de pruebas de verificación o de validación de su correcta operación, incluyendo la confirmación de su capacidad de detección de explosivos líquidos.

**107.450 Sistema Automatizado de Retorno de Bandejas (ATRS)**

(a) Cuando un operador de aeródromo implemente un sistema automatizado de retorno de bandejas (ATRS), éste debe cumplir con:

- (1) Ser un sistema automatizado de retorno de bandejas - (ATRS) en paralelo, es decir que el ingreso a las fajas automatizadas, de las bandejas con los equipajes o artículos de los pasajeros o tripulantes, se realice independientemente del lugar que ocupa el pasajero o tripulante en el área de preparación (antes del túnel del equipo EDS).
- (2) Implementar un mecanismo o sistema que permita identificar cada bandeja en forma individual (ej. etiquetas RFID) y poder realizar una trazabilidad sobre cada bandeja, por cada vez que es ingresada al túnel del equipo EDS. La tasa mensual de identificación (seguimiento) correcto de las bandejas debe ser no menor al 99%.
- (3) Separar las bandejas entre sí, antes de ingresar al túnel del equipo EDS de forma tal que se obtenga una imagen escaneada por bandeja.
- (4) Asegurar que el oficial de seguridad aeroportuaria que realiza la interpretación de las imágenes escaneadas de los equipajes de mano, cuente con un tiempo de decisión no menor a doce (12) segundos, para esta labor de interpretación.

- (5) Implementar un desviador motorizado y/o eléctrico que permita derivar las bandejas hacia su recojo por el pasajero o tripulante, o hacia el área de inspección adicional para ser inspeccionada por un oficial de seguridad aeroportuaria. Cuando se implemente un sistema de procesamiento centralizado de imágenes de rayos X (CIP), el desviador debe operar conforme a la decisión de los oficiales de seguridad aeroportuaria ubicados en una posición remota.
- (6) Implementar barreras físicas transparentes (ej. plexiglass, vidrio laminado templado), que prevenga que las personas (usuarios, pasajeros o tripulantes) tengan acceso a las bandejas que salen del túnel del equipo de rayos X, sobre las cuales aún no se ha tomado una decisión; así como también se evite que las personas tengan acceso al desviador, al proceso de desvío de bandejas y a las bandejas que requieren una inspección adicional.
- (7) Las bandejas que cumplan con cualquiera de las siguientes condiciones, requieren ser enviadas a la estación de inspección adicional:
  - (i) Bandejas cuyas imágenes escaneadas han generado una alarma en su contenido de acuerdo al algoritmo de detección del equipo EDS.
  - (ii) Bandejas cuyas imágenes escaneadas han sido clasificadas por el operador de rayos X como imágenes con amenaza o imágenes con sospecha de amenaza.
  - (iii) Bandejas cuyas imágenes escaneadas incluyen un elemento denso u opaco que podría ocultar en su interior, un IED o sus componentes.
  - (iv) Bandejas cuyas imágenes escaneadas no han sido sujetas a una decisión por parte del operador, debido a que se le agotó el tiempo para tomar una decisión (time-out).
- (v) Bandejas con errores de lectura o fallas en la identificación de la bandeja.
- (8) Implementar una estación de inspección adicional por parte del oficial de seguridad aeroportuaria, que permita recuperar la imagen escaneada de la bandeja derivada a esta área. La imagen antes citada debe mostrar las áreas destacadas por el algoritmo de detección del equipo EDS y de ser el caso, cualquier anotación adicional realizada por el oficial de seguridad aeroportuaria que haya interpretado esta imagen en forma previa.
- (9) La estación de inspección adicional de cada línea debe permitir el trabajo de por lo menos un oficial de seguridad aeroportuaria por cada línea de inspección. Para lo cual la estación debe contar con su propio monitor (donde visualiza la imagen escaneada) y su espacio de trabajo.
- (10) Cada monitor donde se visualiza la imagen escaneada en la estación de inspección adicional, debe ser de tecnología LED y de un tamaño no menor a 24 pulgadas. Asimismo, el monitor debe estar montado en un soporte con posibilidad de modificar la altura, rotación e inclinación.
- (11) Detectar cualquier bandeja que no fue liberada por decisión del oficial de seguridad aeroportuaria o el equipo EDS, y que eventualmente no fue enviada hacia la estación de inspección adicional.
- (12) El nivel de ruido medido a un metro de distancia del equipo en cualquier dirección, debe ser menor igual a 55 decibeles.
- (13) Implementar un dispositivo (físico, electrónico o una combinación de ambos) que evite el ingreso de bandejas con contenido superior al límite de las dimensiones del túnel del equipo EDS. En el caso de identificar una bandeja conteniendo un bulto que excede las dimensiones del túnel, el ATRS debe emitir una alarma visible y audible que informe sobre este evento.

- (14) Implementar una cámara e iluminación antes del ingreso al túnel del equipo EDS, de forma tal que se obtenga una fotografía de la bandeja y esta fotografía se asocie a la imagen escaneada del contenido de la bandeja, de forma que pueda ser revisada en la estación de inspección adicional por parte del oficial a cargo de la inspección, para asegurar que la bandeja corresponde a la imagen escaneada.
- (15) Tener la capacidad de identificar las bandejas vacías ubicadas al final de la línea de recojo de los pasajeros o tripulantes, e ingresarlas en forma automática en el sistema de fajas y transportarlas, cuando sea necesario al inicio del sistema ATRS. En el caso de que el ATRS, identifique una bandeja que no se encuentra vacía al final de la línea, se deberá emitir una alerta acerca de esta situación.
- (16) Tener la capacidad de permitir el ingreso de las bandejas provenientes de la estación de inspección adicional, en forma manual por parte de los oficiales de seguridad aeroportuaria.
- (17) El área de preparación del ATRS debe contar con tres (3) o más estaciones, para el caso de los aeropuertos internacionales que requieran implementar un ATRS.
- (18) El sistema de fajas del ATRS debe contar con la capacidad de detener la inyección de bandejas al equipo de rayos X, a fin de prevenir un incremento de bandejas en espera de una decisión por parte del oficial de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesario.
- (19) Asegurar, en forma automática, que desde cualquier estación de preparación (divest), ubicadas antes del ingreso al túnel del equipo EDS, se pueda insertar una bandeja a las fajas motorizadas, a pesar de que desde las otras estaciones de preparación se estén constantemente insertando bandejas a las fajas.
- (20) Estar construido de un material y con acabados que prevengan daños, lesiones o descargas eléctricas en las personas que utilizan el ATRS.
- (21) Contar con un mecanismo o sistema de recolección de objetos que pudieran caer de las bandejas, a lo largo de todas las fajas de transporte.
- (22) Contar con interruptores de emergencia de la energía de los componentes del ATRS.
- (23) El tamaño mínimo de las bandejas será tal que permita contener en su interior, bultos o equipajes de hasta 560 milímetros de largo, 450 milímetros de ancho y 250 milímetros de profundidad.
- (24) Las bandejas a emplear en el sistema ATRS deben ser aquellas bandejas elaboradas o aceptadas por el fabricante del equipo EDS para su empleo con este equipo.

#### **107.455 Sistema de procesamiento centralizado de imágenes de rayos X (CIP)**

- (a) Cuando un operador de aeródromo implemente un sistema de procesamiento centralizado de imágenes de rayos X, para la inspección del equipaje de mano de los pasajeros o tripulantes, éste debe cumplir con:
- (1) Integrar al sistema CIP, un equipo EDS que cumpla con los requisitos descritos en la presente norma.
  - (2) Asegurar que el oficial de seguridad aeroportuaria que realiza la interpretación de las imágenes escaneadas de los equipajes de mano, cuente con un tiempo de decisión no menor a doce (12) segundos, para esta labor de interpretación.
  - (3) Cuando el oficial de seguridad aeroportuaria no tome una decisión acerca de una imagen evaluada antes del término del tiempo de decisión asignado, esta imagen será clasificada como imagen no evaluada a tiempo (time-out). Esta clasificación acerca de la imagen debe ser visible, para el oficial ubicado en el monitor de la estación de inspección adicional del ATRS.
  - (4) Enviar desde el equipo EDS, la imagen escaneada del equipaje y/o artículos en la bandeja, al oficial de seguridad que realizará la interpretación de esta imagen. La imagen antes indicada debe incluir en forma destacada, lo que

el algoritmo de detección de un equipo EDS haya detectado como posible explosivo. Asimismo, cuando se haya integrado inteligencia artificial en el equipo EDS, esta imagen también debe mostrar las acciones que la inteligencia artificial haya realizado.

- (5) Los monitores del puesto de trabajo del oficial de seguridad aeroportuaria a cargo de la interpretación de imágenes de rayos X, deben ser de un tamaño no menor a 24 pulgadas y del tipo LED.
- (6) El puesto de trabajo del sistema CIP para el oficial de seguridad aeroportuaria debe cumplir con los requisitos de ergonomía equivalentes a los de un puesto de trabajo informático.
- (7) La distribución de las imágenes de las bandejas inspeccionadas en el equipo EDS, será asignada en forma imprevisible y equitativa entre los oficiales de seguridad aeroportuaria ubicados en los puestos de trabajo del sistema de procesamiento centralizado de imágenes de rayos X (CIP).
- (8) Por cada imagen de una bandeja escaneada en el equipo EDS, a ser evaluada por el oficial de seguridad aeroportuaria, el monitor debe mostrar en la pantalla al operador, el tiempo que se dispone para la interpretación de la imagen antes indicada.
- (9) Mostrar las imágenes generadas en el equipo EDS en tercera dimensión (3D). Los oficiales de seguridad aeroportuaria que realizan la interpretación de imágenes (en el puesto de trabajo y en la estación de inspección adicional), deben poder realizar cortes transversales a la imagen 3D analizada y extraer en 3D, la porción correspondiente a los artículos electrónicos y las amenazas detectadas por el algoritmo. En forma adicional, debe contar con las funciones de análisis y optimización de imágenes descritas.
- (10) Implementar un mecanismo o dispositivo que permita reconocer la presencia y atención por parte de un oficial de seguridad aeroportuaria en el puesto de trabajo, en su labor de interpretación de imágenes. (ej. sensor

óptico) en el caso de que se detecte la falta de atención o presencia del oficial, la estación debe ser considerada como desactivada, y la imagen escaneada debe ser enviada a cualquier otra estación activa.

- (11) Cuando el oficial de seguridad aeroportuaria decida que la imagen evaluada debe ser clasificada como una imagen con sospecha o certeza acerca de la presencia de una amenaza; el sistema CIP debe permitir al oficial poder marcar en un recuadro o destacar de alguna manera, el área donde se sospecha o se ha reconocido la presencia de la amenaza. Asimismo, el sistema CIP debe permitir la clasificación de esta amenaza (ej. IED, pistola, arma corto-punzante, líquido explosivo, otros). Esta información registrada por el oficial debe ser visible en el monitor de la estación de inspección adicional del ATRS.

- (12) Implementar una red informática para la información del sistema CIP que sea redundante.

- (b) Cuando un operador de aeródromo implemente un sistema de procesamiento centralizado de imágenes de rayos X, para la inspección del equipaje de mano de los pasajeros o tripulantes, éste debe contar con una estación de supervisión que tenga capacidad para:

- (1) Registrar, mostrar y compartir información acerca del desempeño del sistema CIP y de los equipos de seguridad; que incluya por lo menos, la cantidad de personas y bultos sometidos a inspección, alarmas, fallas o errores ocurridos en los equipos de seguridad o ATRS, historial de inicio de sesión de los oficiales de seguridad aeroportuaria, reportes del sistema TIP, historial de bandejas clasificadas como time-out, bandejas alarmadas por los oficiales y tiempos promedio de procesamiento por bandeja e historial de amenazas confirmadas en la estación de inspección adicional.

- (2) Gestionar las credenciales de acceso para distintas categorías de personal, tales como oficiales de seguridad aeroportuaria, supervisores, administrador, mantenimiento, etc.

- (3) Conservar la información obtenida del sistema CIP, y proteger la misma contra el acceso, la modificación y el uso no autorizado de esta información, así como un posible ciberataque.
- (4) Planificar la cantidad de líneas de inspección a habilitar y el personal necesario para la operación, cuando el operador del aeropuerto implemente una base de datos para la planificación de los vuelos (ej. AODB, gestión de slots).
- (5) Estimar el tiempo de espera actual (en tiempo real) en la fila del puesto de seguridad (de origen y en transbordo), e indicarlo a los pasajeros mediante diversos monitores dispuestos antes del ingreso a la zona de fila de espera.
- (6) Capacidad para buscar imágenes escaneadas por períodos de tiempo específicos. Incluyendo opciones de refinamiento de la búsqueda tales como: código de la línea de inspección, nombre del usuario o por categoría de amenaza.
- (7) Gestionar un sistema TIP centralizado, que permita elaborar los reportes de desempeño por oficial de seguridad aeroportuaria que cumplan con los requisitos de la normativa aplicable.
- (8) Mostrar en un tablero de control (dashboard), indicadores de desempeño claves definidos por el operador del aeródromo o la DGAC en la normativa aplicable. (ej. Cantidad de pasajeros inspeccionados por cada línea de inspección por hora, tiempo promedio de procesamiento total por pasajero, porcentaje de pasajeros que han emitido una alarma en el PDM respecto al total de pasajeros inspeccionados, etc.)

#### **107.460 Sistema de inspección del equipaje de bodega**

- (a) Cuando el operador del aeródromo implemente un sistema de inspección del equipaje de bodega, en un nuevo terminal de pasajeros, en atención a un requisito del contrato de concesión o en coordinación con los explotadores aéreos, debe cumplir con los requisitos de operación de un sistema de inspección del equipaje de bodega, descritos en el Apéndice 2, según corresponda.

## APENDICE 1

### Artículos Prohibidos en la ZSR del Aeropuerto

#### Listado aplicable para los pasajeros, tripulantes, equipaje de mano y otros artículos que lleven consigo

Por razones de seguridad de la aviación, los artículos citados a continuación están prohibidos en las zonas de seguridad restringidas de los aeródromos:

- a) Armas de fuego ligeras, armas de fuego y otros artefactos que lanzan proyectiles diseñados para causar lesiones graves lanzando un proyectil, o que pueden ser confundidos con dichos artefactos, tales como:
  - Armas de fuego de todo tipo, incluidas pistolas, revólveres, fusiles y escopetas;
  - Armas de fuego de juguete, réplicas e imitaciones de armas de fuego que pueden ser confundidas con armas verdaderas;
  - Piezas de armas de fuego, excluidas las miras telescópicas;
  - Armas de aire comprimido y dióxido de carbono, incluyendo pistolas, armas de perdigones, fusibles y armas de balines esféricos;
  - Pistolas para luces de bengala y de largada;
  - Arpones y lanzas; y
  - Hondas o tirachinas y catapultas;
- b) Artefactos que causan aturdimiento diseñados específicamente para aturdir o inmovilizar, tales como:
  - Artefactos para causar conmoción, tales como equipos de descarga eléctrica;
  - Máquinas golpeadoras para aturdir y matar animales; y
  - Sustancias químicas inhabilitantes e incapacitadoras, gases y aerosoles, tales como aerosoles de gas pimienta o ají seco, aerosoles ácidos y repelentes para animales y gas lacrimógeno.
- c) Objetos puntiagudos o con bordes filosos que pueden usarse para causar lesiones graves, tales como:
  - Objetos para cortar y desmenuzar, tales como hachas, hachuelas y cuchillas;
  - Hachas y garfios para hielo;
  - Navajas;
  - Cuchillos;
  - Tijeras con hojas de más de 6 cm medidos desde el punto de unión (tornillo axial) de los dos ejes;
  - Equipo para artes marciales con objetos puntiagudos o bordes filosos; y
  - Espadas y sables;
- d) Herramientas de trabajo que pueden emplearse para causar lesiones graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:
  - Palancas de hierro;
  - Taladros y barrenas, que incluyen los taladros eléctricos portátiles;
  - Herramientas con hojas o ejes de más de 6 cm que pueden usarse como armas, tales como destornilladores;
  - Sierras, incluidas las sierras eléctricas portátiles;
  - Sopletes; y
  - Aprietatuercas de neumáticos y pistolas neumáticas
- e) Instrumentos romos que pueden usarse para causar lesiones graves al golpear, tales como:
  - Bates de béisbol y softball;
  - Porras y palos, tales como porras, cachiporras y clavas; y
  - Equipo para artes marciales;
- f) Explosivos y sustancias y dispositivos inflamables que pueden usarse para causar lesiones graves o amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:
  - Municiones;
  - Fulminantes;
  - Detonadores y mechas;
  - Réplicas o imitaciones de dispositivos explosivos;
  - Minas, granadas y otros artículos militares explosivos;
  - Materiales de pirotecnia, incluidos fuegos artificiales;
  - Cartuchos u otro tipo de envases fumígenos; y
  - Dinamita, pólvora y explosivos plásticos

Listado aplicable para las personas que no son pasajeros, los artículos que lleven consigo y los vehículos que ingresan a la ZSR

- a) Pistolas, armas de fuego y otros dispositivos que descarguen proyectiles: dispositivos que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves mediante la descarga de un proyectil, entre los que se incluyen:
- todo tipo de armas de fuego, tales como pistolas, revólveres, rifles o escopetas,
  - pistolas de juguete, reproducciones de armas de fuego y armas de fuego de imitación que puedan confundirse con armas reales,
  - piezas procedentes de armas de fuego, excepto miras telescópicas,
  - armas de aire comprimido y CO<sub>2</sub>, tales como pistolas, escopetas de perdigones, rifles y pistolas de balines,
  - pistolas lanza-bengalas y pistolas «estárter» o de señalización.
- b) Dispositivos para aturdir: dispositivos destinados específicamente a aturdir o inmovilizar, entre los que se incluyen:
- dispositivos para provocar descargas, tales como pistolas para aturdir, pistolas eléctricas tipo «Taser» o bastones para aturdir,
  - aturdidores para animales, y
  - productos químicos, gases y nebulizadores neutralizadores o incapacitantes, tales como mace, rociadores de sustancias picantes, aerosoles de pimienta, gases lacrimógenos, rociadores de ácido y aerosoles repelentes de animales.
- c) **Sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios:** sustancias y dispositivos explosivos e incendiarios que puedan utilizarse, o parezca que pueden utilizarse, para causar heridas graves o para amenazar la seguridad de la aeronave, tales como:
- municiones,
  - fulminantes,
  - detonadores y espoletas,
  - reproducciones o imitaciones de dispositivos explosivos,
  - minas, granadas y otras cargas explosivas de uso militar,
  - fuegos de artificio y otros artículos de pirotecnia,
  - botes de humo y cartuchos generadores de humo, y
  - dinamita, pólvora y explosivos plásticos.
- d) Cualquier otro artículo que pueda utilizarse para causar lesiones graves y no se utilice normalmente en las zonas restringidas de seguridad, como equipos para artes marciales, espadas, sables, etc.

-----

## Apéndice 2

### Diseño de sistemas de inspección de equipajes de bodega

El operador del aeródromo debe asegurar el cumplimiento de los requisitos descritos en los literales a continuación, según corresponda, en el diseño de los sistemas de inspección de los equipajes de bodega y/o en la operación del sistema antes citado.

En el caso de requerir una desviación respecto a los requisitos citados a continuación, el operador del aeródromo debe presentar una justificación detallada a la DGAC, la cual será evaluada en un análisis caso por caso.

- a) Un sistema de inspección de los equipajes de bodega del tipo Stand-Alone o de un sólo nivel, que tenga una sola máquina de rayos X (EDS o convencional) es permitida siempre y cuando la cantidad de diseño de equipajes por hora (bph) sea menor a 220 bph.
- b) El año de diseño del sistema de inspección del equipaje de bodega para la determinación de los equipos de inspección a implementar, debe estar basada en la demanda esperada para el sistema, cinco años después del año esperado de inicio de operaciones.

*Nota: Este literal implica que, si el año de inicio de operaciones del sistema está previsto para el año 2022, el valor de diseño de equipajes por hora (bph) para determinar los equipos de rayos X a ser implementados en el sistema de inspección del equipaje de bodega, será la demanda proyectada para el año 2027.*

- c) Cuando se utilicen fajas para el transporte de los equipajes de bodega hacia su inspección por parte de un equipo EDS, sistema de inspección del equipaje de bodega debe asegurar una separación mínima entre equipajes de una longitud no menor de 30 centímetros.
- d) La velocidad de las fajas de alimentación y de salida de los equipajes de bodega al equipo EDS del sistema de inspección del equipaje de bodega, debe cumplir con los requisitos de velocidad del sistema EDS.
- e) El sistema de inspección del equipaje de bodega debe mantener un control positivo de todo equipaje de bodega que se transporte en sus fajas (BHS). Por lo que debe poder detectar cuando un equipaje ha sido agregado, retirado o intercambiado mientras se encuentra en el BHS. En el caso de que el sistema detecte que un equipaje de bodega ha sido agregado, retirado o intercambiado, debe enviar este equipaje a un nivel de inspección siguiente, independientemente de la decisión asignada a este equipaje por el sistema.
- f) El sistema de inspección del equipaje de bodega debe implementar un lector o mecanismo de la etiqueta del equipaje de bodega, que permita asociar los datos del equipaje de bodega (ej. número de vuelo, datos del pasajero, destino, etc.) y la imagen obtenida del equipaje de bodega en el equipo de rayos X. El lector o mecanismo antes citado debe estar ubicado antes del ingreso al equipo de rayos X del primer nivel o nivel único (en el caso de un sistema Stand-Alone). El lector o mecanismo de la etiqueta del equipaje de bodega debe alcanzar ratios de reconocimiento de todos los datos de la etiqueta del equipaje de bodega no menor al 98%, cuando se trate de un lector o mecanismo basado en rayos láser o reconocimiento óptico; y un ratio de reconocimiento no menor al 99%, cuando se trata de un lector o mecanismo basado en un arreglo del tipo identificador de radio frecuencia (RFID).

*Nota: el cálculo del ratio de lectura antes citado, se hará de la división entre el número de etiquetas de equipajes de bodega reconocidas y leídas en forma válida por el lector o mecanismo y el número de equipajes que salen del equipo de rayos X ubicado en el primer nivel de un sistema multinivel o en el equipo de rayos X de un sistema stand-alone.*

- g) Implementar un sistema de CCTV que permita el registro de las imágenes de lo siguiente:
  - 1) El ingreso y salida del equipaje de bodega del equipo de rayos X (EDS o convencional), de forma que se pueda reconocer el color y forma del equipaje antes citado. Cuando se tenga un sistema multinivel, este requisito es aplicable a cada nivel de inspección.
  - 2) El desarrollo de las labores de inspección de los operadores de rayos X. Lo anterior incluye la interpretación de imágenes, la toma de muestras del equipo ETD (de forma tal que se permita la identificación del operador del equipo y si el ETD emite una alarma), la manipulación o separación del equipaje por parte del operador de rayos X para una revisión física o con ETD, la colocación de un equipaje liberado por un operador de rayos X en el HBS luego de haber

sido inspeccionado y la apertura del equipaje de bodega que ha sido derivado a una reconciliación con el pasajero (de forma tal que se permita el reconocimiento de los artículos retirados del interior del equipaje).

- h) Cuando un sistema de inspección del equipaje de bodega, emplee un equipo EDS para la inspección de este equipaje, el operador del aeródromo debe asegurar que la decisión del EDS sea trasladada al sistema de fajas (BHS) y este último, retenga esta decisión durante su traslado por las fajas y nunca modifique esta decisión. En el caso de que el BHS no reciba una decisión del EDS, este evento será registrado como un error de comunicaciones. Bajo ninguna circunstancia, el sistema de inspección del equipaje de bodega debe intercambiar o transferir códigos o identificaciones otorgadas por el BHS a un equipaje, o decisiones sobre la condición del equipaje (ej. rechazado, liberado, rechazado por falta de decisión, etc.) otorgadas por el EDS o un operador de rayos X a un equipaje.
- i) Cuando un sistema de inspección del equipaje de bodega, emplee un equipo EDS para la inspección de este equipaje, el operador del aeródromo debe asegurar que este sistema cumpla con los siguientes requisitos:
- 1) Capacidad para emitir cualquiera de los tipos siguientes de reportes de acuerdo a un período fijo configurable, es decir que se pueda programar el inicio y término del período del reporte, incluyendo valores en minutos.

**Nota:** Para ejemplificar lo anterior, el sistema debe permitir emitir un reporte de las 05:10:00 a las 06:25:00 horas del 1 de noviembre de 2023.

- 2) Capacidad para emitir reportes acerca de los datos de los equipajes de bodega incluyendo: el número de diez dígitos de la etiqueta del equipaje, momento (tiempo) de evaluación en el gálibo de medición del equipaje, el número de identificación asignado por el sistema BHS y EDS al equipaje, momento (tiempo) que inicia la inspección en el equipo EDS; cantidad de equipajes de bodega ingresados al sistema y por cada equipo EDS.
- 3) Capacidad para emitir reportes acerca de las decisiones adoptadas en forma automática por el BHS, EDS y por el operador de rayos X respecto al equipaje: decisión adoptada por el BHS y EDS respecto al equipaje evaluado; decisión adoptada por el operador de rayos X respecto al equipaje evaluado; identificación y cantidad de equipajes evaluados que han sido determinados como sin amenaza por el EDS o por el operador de rayos X; identificación y cantidad de equipajes evaluados que han sido determinados como sospechosos o con alarma por el EDS o por el operador de rayos X; identificación y cantidad de equipajes evaluados por el operador de rayos X que han sido enviados al siguiente nivel debido a que se agotó el tiempo de evaluación y no se tomó una decisión; identificación y cantidad de equipajes que han sido enviados al siguiente nivel debido a que arribaron a un punto de decisión y no se pudo enviar la imagen a una estación para su evaluación por un operador de rayos X; identificación y cantidad de equipajes que han sido enviados al siguiente nivel debido a que el EDS no pudo completar o hubo errores en el escaneo del equipaje; número de equipajes cuya decisión fue sin amenaza por parte de cada equipo EDS; número de equipajes cuya decisión fue incluir una alarma en la imagen del equipaje enviada al siguiente nivel por parte de cada equipo EDS; número de equipajes reinsertados en el sistema; tiempo promedio de evaluación de los equipajes de bodega por tipo de decisión por parte del operador de rayos X (sin amenaza, con sospecha o certeza de amenaza, sin decisión).
- 4) Capacidad para emitir reportes acerca de eventos relacionados al desempeño del sistema de inspección del equipaje de bodega (HBS) y al sistema de fajas (BHS): tipo de evento (pérdida o anomalía en el seguimiento del equipaje en el BHS, avería de cualquier motor del sistema de fajas, paradas debido a atascos en el BHS, avería en el desviador y activación de la parada de emergencia); falla o error en la operación del equipo EDS; cantidad de equipajes analizados por el gálibo de medición; cantidad de equipajes detectados por el gálibo de medición como equipajes fuera del tamaño permitido. En el caso de los eventos relacionados al HBS o al EDS antes citados, el reporte debe incluir la hora de inicio y término del evento, así como el lugar de ocurrencia del evento o identificación del equipo EDS.

**Nota:** el evento pérdida o anomalía en el seguimiento del equipaje de bodega en el BHS incluye los eventos siguientes: un equipaje llega a un punto de control (photo-eye o photocell) y el momento de arribo o presentación del equipaje difiere del esperado por el HBS, no se detecta la presencia de un equipaje en el punto de control en el momento esperado por el HBS, se detecta la presencia de un equipaje en un punto de control del HBS sin que haya

*sido detectado en un punto previo del HBS, la longitud de un equipaje ha variado entre dos puntos de control continuos en el BHS, la separación de dos equipajes ha variado entre dos puntos de control continuos en el BHS.*

- 5) Capacidad para emitir reportes respecto al desempeño del lector de etiquetas del equipaje: identificación del lector de las etiquetas del equipaje; total de equipajes analizados por el lector; total de etiquetas de equipajes leídos o reconocidos por el lector; datos de las etiquetas de equipajes de bodega reconocidos incluyendo los 10 dígitos de las mismas y su correspondencia con la identificación asignada por el sistema BHS y equipo EDS; cantidad de problemas o errores en la lectura de las etiquetas de los equipajes de bodega.
- j) Cuando el sistema de fajas (BHS) o el equipo EDS dejen de funcionar debido a la activación de una parada de emergencia o cualquier otro evento, el sistema de inspección del equipaje de bodega debe mantener el control de los equipajes de bodega luego de haber sido inspeccionados por el equipo EDS y mantener inalterable la decisión transmitida al BHS por el equipo EDS, luego de la inspección del equipaje de bodega.
- k) El área de trabajo del personal que realiza la interpretación de imágenes de rayos X del sistema de inspección de los equipajes de bodega debe cumplir con los siguientes requisitos:
  - 1) Debe estar separado en forma física del área u oficina asignada para las labores de control o administración del sistema de fajas (BHS), y de otras áreas circundantes.
  - 2) Debe contar con barreras físicas que otorguen un ambiente de trabajo cerrado que prevenga accesos no autorizados a esta área.
  - 3) Las estaciones de trabajo (workstations) no deben estar localizadas al frente o a espaldas de una ventana. Las ventanas del área de trabajo deben estar localizadas en el lado derecho o izquierdo de las estaciones de trabajo, separadas por una distancia no menor a 2.75 metros.
  - 4) El nivel de ruido en el lugar de trabajo del personal que interpreta las imágenes de rayos X, no debe exceder de 55 decibeles.
  - 5) La iluminación en las estaciones de trabajo (workstations) debe ser no menor a 500 luxes, medidos al nivel inferior de la pantalla (monitor) de la estación de trabajo.
  - 6) Contar con aire acondicionado, que permita el control de la temperatura del área de trabajo por parte del personal que realiza la interpretación de imágenes.
  - 7) Los monitores de las estaciones de trabajo (workstations) deben cumplir con:
    - i) La parte más alta del monitor debe estar ubicado al nivel o por debajo del nivel de los ojos del operador de rayos X en posición sentado.
    - ii) El tamaño del monitor debe ser no menor a 20 pulgadas. Medido en forma diagonal desde los extremos de la pantalla electrónica (no incluye la carcasa).
    - iii) La distancia entre la vista del personal y el monitor debe ser entre 0.5 a 1.0 metros.
    - iv) El monitor debe estar ubicado en frente del personal que realiza la interpretación de imágenes, de forma tal que la cabeza, cuello y torso se posicionen al frente del monitor durante el desarrollo de su labor.
    - v) No debe haber reflejo en el monitor de las estaciones de trabajo durante la operación.
  - 8) Las sillas a ser asignadas al personal que realiza la interpretación de las imágenes de rayos X deben cumplir con:
    - i) La silla debe permitir libertad de movimientos. Los ajustes deberán ser accionados desde la posición normal de sentado.
    - ii) La altura del asiento de la silla debe ser regulable (adaptable a las distintas tipologías físicas de las personas). La altura del teclado del equipo de rayos X debe estar a la altura del codo.
    - iii) La altura de la cabecera de la silla debe ser ajustable y regulable en ángulos.
    - iv) El respaldo de la silla debe ser de una altura no menor a 0.38 metros y de un ancho no menor a 0.30 metros, así como permitir una reclinación no menor de quince grados de la posición vertical.

- v) Soporte o respaldo lumbar regulable en altura y en profundidad.
  - vi) El asiento de la silla debe tener una longitud de 0.38 a 0.43 metros y contar con un mecanismo para ajustar la profundidad del asiento. El tapiz de la silla debe ser redondeado para evitar compresión mecánica del muslo. El material de revestimiento del asiento de la silla debe ser de tejido transpirable y flexible y que tenga un acolchamiento de 40 mm. de espesor, como mínimo. El material de la tapicería y el del revestimiento interior tienen que permitir una buena disipación de la humedad y del calor.
  - vii) La base de la silla debe tener cinco soportes y permitir una rotación de 360 grados sin restricción.
  - viii) Los reposabrazos deben ser removibles y la distancia entre ellos debe ser no menor a 0.4 metros.
- l) Implementar un mecanismo o dispositivo de control electrónico o físico (ej. gálibo) de la longitud y altura de los equipajes de bodega antes de ingresar al equipo EDS, a fin de prevenir el deterioro y daño del equipo EDS por equipajes fuera de las dimensiones aceptadas por el equipo de acuerdo al fabricante.
- m) El lugar donde se realice la apertura del equipaje (reconciliación del equipaje), debido a la sospecha o certeza respecto a la presencia de un artículo prohibido o mercancía peligrosa restringida en el equipaje de bodega, debe contar con:
- 1) Barreras físicas que aislen esta área de otras circundantes.
  - 2) Un dispositivo electrónico (ej. Laptop, Tablet, etc.) que permita observar la imagen obtenida del equipaje con el equipo de rayos X (EDS o convencional), por parte del personal a cargo de la inspección del equipaje de bodega.
  - 3) Una mesa de trabajo con unas dimensiones no menores a 1,80 x 1,20 metros.
  - 4) Un equipo detector de trazas de explosivos (ETD) que cumpla con los requisitos de la presente regulación y la normativa aplicable.
  - 5) Un reloj que permita observar el tiempo local.
- n) Para efectos del diseño del sistema de inspección del equipaje de bodega, la tasa de rechazo de un equipo EDS certificado como ECAC 3 en el primer nivel de un sistema multinivel tendrá el valor referencial de 25% del total de equipajes inspeccionados por este equipo.
- o) Durante la etapa de diseño del sistema de inspección del equipaje de bodega, debe coordinar con la Policía Nacional del Perú (PNP), la ruta de acceso hacia el lugar donde se encuentre un equipaje con sospecha o certeza de contener un artefacto explosivo o sus componentes.
- p) Cuando se emplee un equipo detector de trazas para realizar la inspección de un equipaje de bodega, el procedimiento de recolección de muestras debe incorporar la toma de muestras del exterior (incluir las partes más manipuladas tal como los cierres y las asas), y del interior del equipaje a ser inspeccionado (incluir las juntas del interior del equipaje y de la superficie de los artículos dentro del equipaje). La recolección de las muestras se realizará en un equipaje por vez, es decir no se permite tomar muestras de dos o más equipajes por un mismo dispositivo de recolección de trazas (ej. paño) en forma simultánea.
- Nota: En el caso de la recolección de muestras de los artículos del interior del equipaje, se pondrá énfasis en artículos electrónicos, elementos densos u opacos vistos en el equipo de rayos X, así como artículos sospechosos y cualquier otro de acuerdo a lo establecido en el procedimiento del Programa de Seguridad.*
- q) El operador del aeródromo debe implementar sistemas automatizados de traslado de los equipajes de bodega desde la zona de check-in hacia el área de inspección de los equipajes de bodega. Este requisito es aplicable para el diseño y operación de los nuevos terminales de pasajeros en los aeródromos, desde dónde se proyecten embarcar a más de un millón de pasajeros en el año de inicio de sus operaciones.
- r) El diseño del carrusel de recojo de los equipajes debe ser tal que se prevenga que los equipajes de bodega o artículos a ser recogidos por los pasajeros de un vuelo de arribo (llegada), puedan retornar o volver a pasar por el punto o faja de alimentación de estos equipajes ubicados en la plataforma o lado aire del aeropuerto.

-----