



NOTA DE ESTUDIO

AVSEC/FAL/RG/6 — NE/08
03/06/16

SEXTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN (AVSEC/FAL/RG/6)

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, del 6 al 10 de junio de 2016

Cuestión 4 del Orden del Día:

Programas y proyectos - Seguridad de la Aviación (AVSEC)

4.2 Informe sobre el Programa *Sistemas de Gestión de la seguridad de la aviación* – Estado coordinador: Colombia

INFORME SOBRE EL PROGRAMA SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (SeMS)

(Presentada por Colombia)

RESUMEN EJECUTIVO

De acuerdo con lo establecido en la Quinta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación - NAM/CAR/SAM OACI/CLAC, celebrada en Lima, Perú, en junio de 2015, en la cuestión 8 del orden del día, se consultaría a Cada Estado Contratante que hayan tenido experiencia en la aplicación de un Sistema de gestión de la seguridad de la aviación (SeMS) en sus sistemas de seguridad de la aviación, presentando los resultados de las experiencias de los Estados durante la implementación SeMS a la próxima reunión del AVSEC/FAL/RG. En tal sentido Colombia presenta su experiencia mediante el presente documento.

Acción:	Las acciones sugeridas se presentan en la Sección 4.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 17 – <i>Seguridad</i>, 2.1 Objetivos• Doc 8973 – <i>Manual de seguridad de la aviación — Distribución limitada</i>, Capítulo 9• Quinta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación - NAM/CAR/SAM OACI/CLAC - Informe final - Lima, Perú, 3 al 5 de junio de 2015• Guía SeMS• Documento del Grupo de Trabajo, AVSEC/FAL/RG/5-NE/08, Buenos Aires, participantes: Argentina, Colombia, Cuba, Costa Rica, Honduras y México.• AVSEC/FAL/RG/4 — NE/15• Documento Colombia extracto actualizado a la Circular reglamentaria No 4302-082-16.10 (26.05.2010) – <i>Evaluación de Riesgo de la Seguridad de la Aviación Civil para Aeropuertos</i>

1. Introducción

1.1 Basados en las iniciativas propuestas por Argentina y recopiladas en el documento AVSEC/FAL/RG/5-NE/08, **Apéndice A**, se considera importante capitalizar los conceptos allí aportados y armonizarlos a la implementación de sistemas de gestión similares como SMS (Safety).

1.2 Dado el gran avance conceptual respecto al sistema SeMS que se viene teniendo, se considera importante retomar las experiencias que ya se tienen al interior de cada Estado contratante según lo recomienda la Quinta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación - NAM/CAR/SAM OACI/CLAC.

1.3 En tal sentido se propone que el desarrollo del SeMS sea bajo un Programa Nacional para la Implementación de la Gestión de la Seguridad de la Aviación, tal como se implementaron los programas de Entrenamiento y Control de Calidad.

2. Descripción y alcance de la propuesta

2.1 Establecer una Política de Estado Contratante respecto al SeMS y su marco normativo, para la correspondiente implementación a través de un Programa Nacional para la Gestión de la Seguridad de la Aviación, la cual sugerimos sea la siguiente:

- **Política:** Cada Estado contratante debe establecer la implementación de un modelo de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil a través de los sistemas de gestión de riesgos, que identifique de manera permanente las dinámicas cambiantes de los actos de interferencia ilícita, con el fin de prever al máximo la ocurrencia de los mismos, minimizando los impactos para el sector de la aviación civil internacional, optimizando el factor humano y los recursos disponibles de manera eficaz y eficiente.
- **Alcance** de la implementación de un sistema SeMS a través de una Política de Estado Contratante es el compromiso al más alto nivel, de manera tal que el sector de la Aviación Civil cuente con herramientas metodológicas modernas, que le permitan gestionar de manera eficaz y eficiente cada una de las variables que inciden en la gestión AVSEC, de manera objetiva cualitativa y cuantitativa.

2.2 Como resultado primario se debería obtener un panorama de la situación actual de los riesgos que enfrenta actualmente la Aviación Civil en cada Estado Contratante, para así tomar decisiones frente a planes de inversión, capacitación y continuo mejoramiento del Factor Humano, en marco de modelos de calidad vigentes.

2.3 Como resultado subsecuente, se obtendría una minimización al máximo de posibles actos de interferencia ilícita, maximizando los recursos vigentes de cada Estado Contratante.

2.4 La nomenclatura propuesta para el Programa Nacional de la Gestión de la Seguridad de la Aviación sería PNGSA (National Civil Aviation Security Management Program, NCASeMP).

3. Conclusiones

3.1 Propuesta de Política del Sistema de Gestión de la Seguridad de la Aviación (SeMS)

3.1.1 Cada Estado contratante se debe comprometer en la implementación de un modelo de Gestión de la Seguridad de la Aviación Civil a través de los sistemas de administración de riesgos, que identifique de manera permanente las dinámicas cambiantes de los actos de interferencia ilícita, con el fin de prever al máximo la ocurrencia de los mismos, minimizando los impactos para el sector de la Aviación Civil Internacional, optimizando el factor humano y los recursos disponibles de manera eficaz y eficiente.

4. Acciones sugeridas

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) considerar el Plan de Gestión de Riesgos de la Seguridad de la Aviación como una base para los Estados;
- b) continuar con las mesas de trabajo a fin de continuar el fortalecimiento de los documentos que ha venido aportando Argentina y el grupo de trabajo de países en el marco SeMS, con el fin de implementar en el corto plazo el SeMS en cada Estado contratante;
- c) iniciar a través de un grupo de trabajo o dando continuidad al grupo de trabajo actual, la propuesta de la implementación del formato estándar para un PNGSA; y
- d) se invita a los Estados a facilitar el apoyo de los técnicos para adelantar un documento consolidado que nos permita presentarlo a nivel mundial

APÉNDICE A

Programa Nacional de Gestión de Seguridad Aviación - PNGSA

Plan de Gestión de Riesgos de la Seguridad de la Aviación

Con el fin de asegurar la aplicación eficaz de las medidas preventivas de seguridad de la aviación civil dentro de un esquema de mejoramiento continuo, debe examinarse el nivel de Riesgo de los aeropuertos en forma periódica al interior de los Comités de Seguridad de cada aeropuerto.

La evaluación del riesgo es un proceso continuo donde se debe identificar los componentes (A, V, C) y la toma de decisiones que inciden en la gestión de la seguridad de manera objetiva, cualitativa y cuantitativa.

METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE RIESGO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

INTRODUCCIÓN

La metodología de evaluación del riesgo contempla nueve (9) tipos de amenazas y once (11) condiciones de seguridad aeroportuaria que inciden directamente en la probabilidad de que se materialice una de las nueve (9) amenazas.

Estas condiciones de seguridad de la aviación fueron priorizadas de acuerdo con el concommitamiento de expertos en el tema.

De otra parte al interior del comité local pueden realizar evaluaciones de amenazas que ocurrieron o se tenga la probabilidad de la ocurrencia y que no estén típicas en las relacionadas en este documento para que sean evaluadas están serán analizadas por parte de los expertos del grupo de trabajo del comité nacional de seguridad.

La evaluación de riesgo se debe realizar individualmente para cada una de las amenazas consideradas acorde con la metodología que adelante se detalla.

CONCEPTOS Y PARÁMETROS

PROBABILIDAD DE OCURRENCIA

Es la posibilidad numérica de que ocurra un evento. Se mide con valores comprendidos entre 0 y 1. Entre mayor sea la probabilidad, más se acercará a 1.

Para la determinación de las probabilidades de ocurrencia de una amenaza, se tuvo en cuenta las estadísticas de las amenazas que se han dado a lo largo de los últimos diez (10) años en los aeropuertos del país y de expertos vinculados a la actividad aeronáutica sobre la probabilidad de futuras ocurrencias. Con base en eso, se definieron unos rangos de probabilidades, así:

Frecuente: La probabilidad de ocurrencia es frecuente durante la operación del aeropuerto. Se espera que ocurra más de tres (3) veces en los próximos cuatro (4) años, es decir, la probabilidad de ocurrencia anual es mayor a 0.75 (75% anual).

Probable: Existe la probabilidad de que ocurra varias veces durante la operación del aeropuerto. Se espera que ocurra entre 2 y 3 veces en los próximos cuatro (4) años, es decir, la probabilidad de ocurrencia anual está entre 0.5 y 0.75 (50% y 75% anual).

Ocasional: Puede ocurrir alguna vez durante el desarrollo de las operaciones del aeropuerto. Se espera que ocurra entre 1 y 2 veces en cuatro (4) años. La probabilidad de que ocurra anualmente está entre 0.25 y 0.5 (25% y 50% anual).

No Frecuente: Posible que ocurra hasta una vez en el cuatrienio. Se puede presentar en el desarrollo de las operaciones del aeropuerto con una posibilidad muy remota. La probabilidad de ocurrencia anual está entre 0.20 y 0.25 (20% y 25% anual).

Poco Probable: Se puede asumir que no ocurrirá en la vida. Su ocurrencia no es imposible, sin embargo, en caso de darse se estima que sea menor a una vez cada cinco (5) años. La probabilidad de ocurrencia anual está entre 0 y 0.20 (0% y 20% anual).

SEVERIDAD O EFECTO (IMPACTO)

La severidad es el impacto esperado con la materialización de una amenaza en las operaciones del aeropuerto en términos de suspensión del servicio. Con base en eso, se definieron unos rangos de severidad, así:

Fatal: La materialización de la amenaza influye directamente en la actividad del aeropuerto, suspendiéndose las operaciones por un período superior a 12 horas.

Catastrófico: La materialización de la amenaza influye directamente en la actividad del aeropuerto, suspendiéndose las operaciones por un período de 6 horas a 12 horas.

Crítico: Impacta significativamente las operaciones del aeropuerto, imagen, infraestructura. El aeropuerto suspendería operaciones entre 4 a 6 horas.

Moderado: El impacto en las operaciones del aeropuerto es de menor grado. Puede corregirse en poco tiempo. Las operaciones se pueden suspender entre 2 y 4 horas máximo.

Insignificante: Tiene poco impacto en las operaciones del aeropuerto. Su efecto puede corregirse en forma inmediata. En caso de verse afectadas las operaciones del aeropuerto, en ningún caso se suspenderían por más de 2 horas.

EVALUACIÓN DEL RIESGO

La metodología de evaluación del riesgo contempla veintidós (22) tipos de amenazas, así:

- **Apoderamiento de Aeronave Nacional, Internacional o de Carga**

Apoderamiento de aeronave internacional: Acto mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas de apoderarse de, aeronave de pasajeros al servicio de la aviación civil internacional, o alterar su itinerario, o ejercer su control

Apoderamiento de aeronave nacional: Acto mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, de apoderarse de una aeronave de pasajeros al servicio de la aviación civil nacional, o alterar su itinerario, o ejercer su control

Apoderamiento de aeronave de carga: Acto, mediante violencia, amenazas o maniobras engañosas, de apoderarse de una aeronave destinada al transporte de carga, o alterar su itinerario, o ejercer su control

- **Secuestro:** Acto de retener a uno o varios usuarios del aeropuerto en las instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas con el propósito de exigir por su libertad un provecho o cualquier utilidad, o para que se haga u omita algo, o con fines publicitarios o de carácter político.
- **Terrorismo:** Acto de provocar o mantener en estado de zozobra o terror a los usuarios del aeropuerto o a un sector de ellos, mediante actos que pongan en peligro la vida, la integridad física o las instalaciones aeroportuarias o aeronáuticas, las aeronaves, depósitos de combustible, valiéndose de medios capaces de causar estragos
- **Narcotráfico:** Acto de introducir o transportar sustancias estupefacientes o sustancias requeridas para la fabricación de las mismas a las instalaciones del aeropuerto o a las aeronaves (cabina y/o bodegas de carga, fuselaje etc.)
- **Contrabando:** Acto de introducir o sacar mercancías o divisas al país sin el lleno de los requisitos establecidos en la Ley o de favorecer o facilitar cualquiera de estas acciones.
- **Amenazas:** Acto, por cualquier medio apto para difundir el pensamiento, de atemorizar o amenazar a los usuarios del aeropuerto con el propósito de causar alarma, zozobra o terror en los mismos
- **Polizón:** Persona o personas que ingresan clandestinamente o burlando las medidas de seguridad, a las áreas de operación del aeropuerto para introducirse irregularmente a las aeronaves.
- **Tráfico de Personas:** Acto de promover, inducir, constreñir, facilitar, financiar, colaborar o de cualquier otra forma participar en la entrada o salida de personas del país sin cumplimiento de los requisitos legales o en el traslado de personas dentro del territorio nacional o al exterior recurriendo a cualquier forma de violencia, amenaza o engaño con fines de explotación, para que ejerza prostitución, pornografía, servidumbre por deudas, mendicidad, trabajo forzado, matrimonio servil, esclavitud, con el propósito de obtener provecho económico o cualquier otro beneficio para sí o para otra persona.
- **Hurto:** Acto de apoderarse de bienes, equipos o elementos indispensables para la operación de seguridad del aeropuerto o las aeronaves, bienes de los pasajeros o bienes de las entidades públicas o privadas que operan en el aeropuerto o de los arrendatarios de locales comerciales o empresas explotadoras de aeronaves.

Así mismo, se han priorizado trece (13) condiciones de seguridad aeroportuaria que inciden directamente en la probabilidad de que se materialice una de las nueve (9) amenazas del punto anterior. Estas condiciones son:

- **Localización geográfica (entorno urbano o rural):** En este aspecto debe considerarse si el aeropuerto está localizado en área rural, es decir, entre fincas, predios sembrados (tipo de cultivos), viviendas rurales pequeñas; o en un área urbana, estrato socioeconómico de las áreas colindantes.
- **Cerramientos:** Se analiza el tipo y estado de cerramiento con que cuenta el aeropuerto. Puede ser en malla, muro o en alambre de púas. Si cuenta con concertina u otro elemento de protección, su altura, su estado físico de mantenimiento.
- **Iluminación:** Iluminación interior de la infraestructura del Terminal, de sus áreas de parqueaderos, plataforma, áreas perimetrales internas y externas.
- **Tecnología Seguridad Aeroportuaria (equipos):** Con qué equipos cuenta el aeropuerto para los controles de seguridad aeroportuaria. Por ejemplo, RX, Arcos detectores, CCTV, sensorización de malla.

Igualmente en la amenaza correspondiente a “Narcotráfico”, se debe contemplar la tecnología utilizada en la detección de narcóticos tanto en personas como en equipajes.

Para la amenaza “Tráfico de Personas”, este componente incluirá equipos de identificación utilizados por las entidades de control.

- **Comunicación:** Aparatos de comunicación, radios, teléfonos, celulares, fax u otros elementos como pitos que permitan alertar preventivamente y reaccionariamente.
- **Vías de Acceso:** Corresponden a la disponibilidad y facilitación de acceso y salida del aeropuerto hacia las áreas urbanas o vías principales.
- **Predios Colindantes:** Hace referencia al tipo de predios que limitan con el aeropuerto, como fincas, industria, conglomerados urbanos, conjuntos residenciales y el estrato socioeconómico del sector.
- **Edificio Terminal de Pasajeros (infraestructura):** Se refiere al tipo de infraestructura del aeropuerto, como terrazas, número de accesos al Terminal, accesos a áreas restringidas, zonas de parqueaderos, calles de acceso al aeropuerto.

- **Personal de Seguridad:** Incluye número de puestos de vigilancia, número de unidades por puesto, horas de operación del puesto, perfiles de guardas, entrenamiento y capacitación, dotación.

Incluye también el personal de seguridad del explotador de aeropuerto y de los explotadores aéreos.

- **Personal Fuerza Pública:** Incluye número de unidades de la fuerza pública (Policía, Ejército, Fuerza Aérea, Marina) y de entidades de control como Migración Colombia, la Aduana destacadas en el aeropuerto y las destinadas al apoyo en los perímetros, en las áreas exteriores, rondas y patrullajes, unidades en cubierta en el aeropuerto, unidades caninas antiexplosivos así como actividades de inteligencia en el aeropuerto y su contorno. Este aspecto incluye también entrenamiento y capacitación.

- **Capacitación:** Incluye capacitación y entrenamiento en seguridad de la aviación civil para el personal de seguridad privada, de los explotadores de aeropuerto y aeronaves y entidades de control destacadas en el aeropuerto. Incluye sensibilizaciones a las entidades de control y empleados que laboran en el aeropuerto.
- **Estadísticas All últimos cuatro años:** Se refiere a las estadísticas de actos de interferencia ilícita acaecidos en los últimos cuatro años.
- **Contexto de Orden Público en la Región:** Considera el análisis de seguridad de la región donde está ubicado el aeropuerto, desde el punto de vista orden público, características socioeconómicas de la región, información sobre presencia de grupos al margen de la ley.

CÁLCULO DE LA PROBABILIDAD

Las condiciones de seguridad aeroportuaria antes señaladas serán evaluadas para cada tipo de amenaza, para la cual deberá diligenciarse el Formato No. 1 (**Apéndice B**). En este formato, a cada condición se le otorgó una importancia relativa (peso) dependiendo del nivel de incidencia que pudiera tener dicha condición sobre la posibilidad de materialización de cada una de las amenazas evaluadas. La sumatoria de los pesos relativos debe dar el 100%.

Por tal razón, los pesos relativos de las condiciones presentados en esta metodología de evaluación de riesgos varían dependiendo del tipo de amenaza.

La evaluación de riesgo se realizará individualmente para cada una de las amenazas consideradas.

En la columna “B (Calificación)” el evaluador asignará un puntaje entre 0 y 100 para cada una de las condiciones evaluadas, donde cero corresponde a la ausencia de riesgo y 100 al máximo riesgo posible.

La columna “C (Subtotal)”, arroja el producto del peso (columna A”) por la calificación dada por el evaluador (columna “B”) respecto al riesgo de cada condición dentro de la amenaza. Así, la sumatoria total de la columna “C” indica la probabilidad de ocurrencia de la amenaza evaluada, que permitirá ubicarla dentro de la Matriz de Evaluación de Riesgo que se muestra a continuación, que señala los rangos de probabilidad utilizados para la evaluación del riesgo siendo los siguientes:

VER TABLA A CONTINUACIÓN

Línea de aceptación (tolerancia)

SEVERIDAD (IMPACTO)	FATAL (superior a 12 hrs)					
	CATASTROFICO (de 6 horas a 12 hrs)					
	CRITICO (de 4 a 6 horas)					
	MODERADO (de 2 a 4 horas)					
	INSIGNIFICANTE (Menor a 2 horas)					
		Entre el 0% y el 20%	Entre el 20% y el 25%	Entre el 25% y el 50%	Entre el 50% y el 75%	Mayor a 75%
		POCO PROBABLE	NO FRECUENTE	OCASIONAL	PROBABLE	FRECUENTE
PROBABILIDAD						

MATRIZ DE EVALUACIÓN DE RIESGO

- FRECUENTE:** Mayor a 75%
- PROBABLE:** Entre el 50% y el 75%
- OCASIONAL:** Entre el 25% y el 50%
- NO FRECUENTE:** Entre el 20% y el 25%
- POCO PROBABLE:** Entre el 0% y el 20%

DETERMINACIÓN DE LA SEVERIDAD

El siguiente paso consiste en determinar la severidad estimada de la amenaza por parte de los participantes de los comités de seguridad de los aeropuertos y de la mesa de trabajo de la CISA, de forma que combinando la probabilidad con la severidad asignada se obtiene el valor del riesgo estimado dentro de una escala que va de cero (0) a cien (100), así:

VALOR DEL RIESGO ESTIMADO

Muy alto	69,44 a 100
Alto	41,67 a 69,44
Medio	16,67 a 41,67
Bajo	0 a 16,67

PLAN DE GESTIÓN DE RIESGOS DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

En general, en las metodologías de evaluación y de gestión del riesgo se aplican tres principios de seguridad fundamentales: *identificar*, *aplicar* y *mantener*. Al hacer una evaluación de riesgos, se emplea en primer lugar el primer principio, mientras que el segundo y tercer principios desempeñan una función significativa en el proceso de gestión de riesgo.

La finalidad principal de cualquier contramedida de seguridad es la prevención. Por consiguiente, después de completada la primera etapa de *identificar* el riesgo o riesgos de la aviación civil, la siguiente tarea es la de diseñar una respuesta de seguridad apropiada que corresponda a la amenaza. En esta tarea se emplea el principio de *aplicar*.

Si se acepta la hipótesis de que los posibles delincuentes con intención de interferir en la aviación civil pueden derrotar a un sistema de seguridad si tienen suficiente información, tiempo y oportunidad, entonces el objetivo lógico sería aplicar el modo óptimo de disuadir a los delincuentes de realizar un acto de interferencia ilícita con éxito. Por consiguiente, es esencial que se considere la aplicación de medidas de seguridad preventivas que sean idóneas.

Esta intervención operacional lleva al tercer principio, *mantener*, que puede ser descrito como un Explotador que tenga la voluntad política y la capacidad consiguiente de mantener prácticas adecuadas de seguridad que sean fiables. Sin el compromiso de *mantener* las medidas de seguridad de la aviación eficaz, la eficacia de los otros principios se verá disminuida.

Cuando se adoptan etapas para impedir actos de interferencia ilícita y otras actividades criminales dirigidas contra aeropuertos y operaciones de las líneas aéreas, es necesario evaluar la sostenibilidad de las medidas de seguridad mediante inspecciones, auditorías, pruebas y estudios, tales como los que se prevén en el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.

Se proporcionan a continuación criterios para los Niveles de Riesgo que están correlacionados con los tres conjuntos de contramedidas propuestas en esta matriz de gestión de riesgo:

a) *Primer nivel —Bajo*: Indica condiciones de baja amenaza según las cuales en la evaluación de riesgo se indica que un explotador de aeronave o aeropuerto no ha sido considerado como blanco de la *posibilidad* de interferencia ilícita por personas o grupos, debido a causas tales como disturbios civiles, controversias laborales y la presencia activa de facciones contra el gobierno.

b) *Segundo nivel — Medio*: La información de la evaluación de riesgos indica que hay una *probabilidad* de que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos sean blanco de un acto de interferencia ilícita.

c) *Tercer nivel — Alto y Muy Alto*: La información de la evaluación de riesgos indica que uno o más explotadores de aeronaves o aeropuertos han sido *concretamente* el blanco de un acto de interferencia ilícita.

Antes de asignar contramedidas deben considerarse las siguientes medidas:

- a) evaluar la índole y el grado de amenazas a un explotador o aeropuerto, de conformidad con una evaluación de amenazas válida;
- b) determinar la duración de las condiciones de amenaza destacadas;
- c) familiarizarse con la configuración y operaciones de las instalaciones afectadas;
- d) realizar un inventario del personal y del equipo de seguridad disponibles;
- e) examinar las medidas de seguridad vigentes; y
- f) evaluar el número de vuelos y pasajeros y el volumen de equipaje y carga que habrían de estar sometidos a procedimientos mejorados de seguridad.

MEDIDAS DE SEGURIDAD EN CONDICIONES DE RIESGO BAJO, MEDIO, ALTO Y MUY ALTO

ITEM	ASPECTO	BAJO	MEDIO	ALTO Y MUY ALTO
1	Límites entre la parte pública y la parte Aeronautica	Establecer los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica. Proteger e inspeccionar todos los pasos por los límites a intervalos regulares.	Aplicar las medidas básicas e incrementar los patrullajes	Aplicar medidas medias.
2	Zonas de Seguridad restringidas	Controlar el acceso a las zonas de seguridad restringidas en todo momento. Emplear un sistema de identificación u otros medios para pasajeros, vehículos, personal, particulares y tripulaciones. Verificar todas las identificaciones y pases en los puntos de acceso. Inspeccionar el 100% vehículos, personas y sus objetos y suministros.	Aplicar las medidas básicas más supervisión permanente en control de acceso y vehículos antes de que se permita el acceso.	Aplicar las medidas medias
3a	Inspección de pasajeros	Inspeccionar manualmente todos los pasajeros que ingresan e inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida.	Aplicar las medidas básicas más el incremento de la supervisión permanente de los procedimientos de control de acceso.	Registrar manualmente a todos los pasajeros de salida una vez más en la puerta de salida o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que embarquen en la aeronave.
3b	Inspección de pasajeros al ingreso a las Salas de Abordaje	Inspeccionar manualmente todos los pasajeros que ingresan a las salas de abordaje o inspeccionarlos con equipo de detección de metales antes de que se les permita el acceso a la zona de seguridad restringida.	Aplicar las medidas básicas más el incremento de la supervisión permanente de los procedimientos de control de acceso.	Aplicar las medidas medias más el apoyo de inspección mediante tecnología de circuito cerrado de televisión que permita la visualización de los pasajeros

4a	Inspección del equipaje de mano	Registrar todo el equipaje de mano de los pasajeros ya sea de modo manual o con equipos de rayos X.	Aplicar medidas básicas más el 10% de inspección manual de equipaje de mano	Registrar una vez más el equipaje de mano de todos los pasajeros que salen en la puerta de salida ya sea por medios manuales o con aparatos de rayos X antes de que se embarquen a la aeronave. Inspeccionar a mano el 20% del equipaje de mano que haya sido sometido a inspección con aparatos de rayos X.
4b	Inspección del equipaje de mano	Inspeccionar todo el equipaje de mano de los pasajeros que salen ya sea en forma manual o con equipos de rayos X.	Aplicar medidas básicas más el 20% de registro manual del equipaje de mano que haya sido inspeccionado con equipo de rayos X.	Registrar a mano el 50% del equipaje de mano que haya sido sometido a inspección con aparatos de rayos X.
5	Separación de los pasajeros inspeccionados de los no inspeccionados	Separar los pasajeros de salida inspeccionados de los pasajeros entrantes. Cuando no pueda lograrse una separación material aplíquense medidas compensatorias (orientación por parte del explotador de aeropuerto y de aeronave a los pasajeros)	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas básicas más supervisión permanente del explotador de aeropuerto en este control.
6	Verificaciones y registros de seguridad de la aeronave	Verificar/inspeccionar la aeronave de origen antes de la salida y aeronaves en tránsito para asegurar que no se han colocado o dejado a bordo armas, explosivos u otros artefactos peligrosos.	Aplicar las medidas básicas.	Búsqueda de seguridad en la aeronave. Realizar una búsqueda completa de la aeronave con el apoyo de técnicas adecuadas de detección, a discreción de la autoridad competente.
7	Control de acceso a la aeronave	El explotador de la aeronave teniendo en cuenta las medidas de seguridad del aeropuerto, debe cerrar las puertas de la aeronave y retirarse las escalerillas si la aeronave no está vigilada o deben retirarse las pasarelas telescópicas.	Aplicar las medidas básicas.	Controlar estrictamente el acceso a la aeronave con guardia en cada puerta utilizada. Todo el personal que trate de ganar acceso ha de someterse a inspección manual junto con los artículos que lleven.
8	Evaluación de riesgo de pasajeros	Ningún requisito.	Ningún requisito.	Todos los pasajeros sometidos a un sistema de evaluación del riesgo y determinados pasajeros sometidos a una inspección más estricta.

9	Cotejo del equipaje de bodega	Realizar cotejo positivo del equipaje de bodega de la tripulación y de los pasajeros antes de cargarlo, ya sea mediante medios manuales o automatizados. Debe identificarse todo el equipaje no acompañado.	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas básicas más la supervisión permanente del explotador de aeronaves y verificación del cumplimiento por parte del explotador de aeropuerto.
10	Inspección del equipaje de bodega	Inspeccionar el 100% del equipaje de bodega de origen y asegurar la esterilidad de los equipajes de transbordo ya sea a mano, o con equipo convencional de rayos X o equipo EDS u otras tecnologías para inspección por niveles.	Aplicar medidas básicas	Aplicar las medidas medias pero utilizar la mejor tecnología disponible y procedimientos disponibles, más la supervisión permanente por parte del explotador de aeropuerto en el cumplimiento de este control.
11	Equipaje de bodega no acompañado	Inspeccionar todo el equipaje de bodega no acompañado bien sea manualmente o por medio de equipos de Rayos X	Inspeccionar todo el equipaje no acompañado ya sea manualmente o por equipo del sistema de Rayos X u otra tecnología de inspección por niveles.	Aplicar las medidas medias.
12	Protección del equipaje de bodega	Proteger el equipaje de bodega frente a interferencia no autorizada hasta que se cargue en la aeronave.	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas básicas y además mantener el equipaje de bodega bajo supervisión constante de guardias designados de seguridad o transportarlo en contenedores sellados y a prueba de intromisión y ser verificado.
13	Carga aérea, correo y encomiendas de expreso	Inspeccionar todos los artículos de la carga, correo y encomiendas que deben someterse a controles de seguridad en forma manual o por equipos de Rayos X.	Aplicar las medidas básicas con una nueva requisita aleatoria y más verificaciones. (A excepción de agentes acreditados).	Toda la carga aérea ha de ser sometida a controles de seguridad. Aplicar medidas básicas más supervisión permanente por parte del explotador de aeronave y el explotador de aeropuerto.
14	Suministros, provisiones y piezas de repuesto de aeronave	Inspección manual o por medio de equipos de Rayos X de todos los suministros, provisiones y piezas de repuesto de aeronave, previo al acceso a área restringida	Aplicar medidas básicas	Aplicar medidas básicas más supervisión permanente por parte del explotador de aeronave y el explotador de aeropuerto.

15	Coordinador designado de seguridad	Designar un coordinador especializado de seguridad para garantizar que se han aplicado adecuadamente todas las medidas.	Designar un coordinador especializado de seguridad para garantizar que se han aplicado adecuadamente todas las medidas.	Designar un coordinador especializado de seguridad para garantizar que se han aplicado adecuadamente todas las medidas.
16	Zonas públicas	Patrullar las zonas públicas o someterlas a vigilancia cuando estén cerca de las zonas de movimiento de las aeronaves.	Aplicar las medidas básicas.	Considerar el acceso controlado a las zonas públicas cercanas a áreas de movimiento de aeronave pertinentes o aplicar medidas apropiadas de control de acceso.
17	Control de calidad de la seguridad de la aviación civil	Implementar periodicidad en la inspección permanente por parte del administrador y del personal de seguridad aeroportuaria aplicando el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil.	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas medias
18	Seguridad del Perímetro	<p>En caso de que los cerramientos perimetrales tengan tramos en regular o mal estado, se solicita realizar la priorización de las inversiones para mantenimiento y coordinar los patrullajes permanentes.</p> <p>Coordinar la limpieza y rocería periódica de las áreas perimetrales del aeropuerto, así como el mantenimiento de la malla de cerramiento tanto de la parte interna, como externa.</p>	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas medias

20	Coordinación con fuerzas de seguridad del Estado para apoyo en la seguridad aeroportuaria	Establecer la coordinación al interior del Comité de Seguridad del Aeropuerto con las diferentes autoridades para establecer estrategias a favor de la seguridad, concertando el número de unidades necesarias y definiendo los protocolos de actuación al interior de los terminales aéreos.	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas medias
21	Simulacros contra actos de interferencia ilícita	Programar y realizar en consonancia con lo normado en el RAC 17, Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, la realización de Simulacros de Actos de Interferencia Ilícita, implementando las jornadas de sensibilización sobre el particular.	Aplicar las medidas básicas.	Aplicar las medidas medias

Estas medidas de seguridad y las demás que se consideren pertinentes de acuerdo con el nivel de amenaza, son las que alimentarán el Plan de Gestión de Riesgos de cada uno de los aeropuertos a su cargo, el cual deberá ser discutido y aprobado al interior del Comité de Seguridad del Aeropuerto y remitido para su evaluación y seguimiento a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria.

El Plan de Gestión de Riesgo, deberá ser remitido a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria a más tardar el 1 de febrero de cada año con el fin de este despacho pueda realizar el seguimiento pertinente.

Aplicación de manera irrestricta en los aeropuertos que cuenten con operación comercial regular en Colombia.
