



WORKING PAPER

AVSEC/FAL/RG/8 — WP/05
 08/08/18

**Eighth Meeting of the ICAO/LACAC NAM/CAR and SAM Aviation Security and
 Facilitation Regional Group (AVSEC/FAL/RG/8)
 Mexico City, Mexico, 13 to 17 August 2018**

**Agenda Item 4: Programmes and Projects - Aviation Security (AVSEC)
 4.1 Report on Aviation Security Management Systems programme -
 Coordinator State: Colombia**

**NATIONAL SECURITY MANAGEMENT PROGRAMME
 AND GAP ANALYSIS FOR SeMS IMPLEMENTATION**

(Presented by Colombia)

EXECUTIVE SUMMARY

In order to continue advancing towards the establishment of Security Management Systems (SeMS) in NAM/CAR and SAM States, a model NATIONAL SECURITY MANAGEMENT PROGRAMME AND GAP ANALYSIS FOR SeMS IMPLEMENTATION is proposed that incorporates the key elements set forth by ICAO in the tenth edition of Doc 8973, *Aviation Security Manual*.

This will enable stakeholders (States interested in implementing SeMS and their service providers) to establish the National security management programme, supported by a consistent plan, and to prepare for SeMS implementation through a gap analysis.

Accordingly, Colombia presents the aforementioned document.

Action:	Suggested actions are presented in Section 3.
<i>Strategic objectives:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Security and facilitation
<i>References:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Annex 17– Security, 2.1 Objectives. • Doc 8973 – Aviation Security Manual — Limited distribution, Chapter 9. • Doc 9859 – Safety Manual • ICAO GASEP, November 2017.

1. Introduction

1.1 The forecast growth of aircraft operations in the coming decades in the NAM/CAR and SAM Regions and the current threat and risk context require that security continue to be a top priority for States and the international community. Therefore, it is necessary to foster the consolidation and strengthening of a strategic security management approach in order to achieve this important objective, in any case, with a better balance between protection of passengers, crews, ground personnel, general public against unlawful interference, and facilitation, without jeopardising the efficacy of security controls and procedures.

2. Description and scope of the proposal

2.1 Despite efforts made on a daily basis by States to maintain acceptable civil aviation security standards, certain elements are required to this end, such as: a more participatory and comprehensive security culture that will facilitate non-punitive voluntary reporting, the implementation of civil aviation security performance indicators, greater self-control by stakeholders (service provider), use of good practices, change management, and a more comprehensive, effective and efficient continuous improvement of security systems.

2.2 The key elements set forth by ICAO for the establishment of the SeMS include the need for a security policy, both at the level of the State (SSeP) and of the stakeholders (service providers) (SeMS), endorsed by an accountable executive at the highest level of the organisation and implemented by those (directly and indirectly) responsible for security, committed with aviation security and trained in a security culture environment, that allows them to proactively identify, report, and manage security threats. Likewise, the information contained in the reports produced in the system will allow stakeholders to analyse, assess and mitigate threats on a timely basis, significantly improving security performance and reducing the vulnerabilities of the security system.

2.3 Through SeMS implementation, the States and stakeholders will focus their resources and efforts on complying with the five (5) key priorities set forth by ICAO at a global level, namely: 1) increased awareness of risk and response thereto; 2) development of a security culture and human capabilities; 3) enhancement of technological resources and innovation; 4) improved quality oversight and assurance; and 5) improved cooperation and support.

2.4 The State Security Management Programme (SSeP), together with the “gap analysis” set forth in Appendix A to this working paper, will help to address the challenge of establishing a security management system (SeMS), as a systematic approach to respond to the challenges of existing and emerging threats, with a more comprehensive and effective security system.

3. Suggested action

3.1 The States are invited to analyse and comment on this working paper and its Appendix A, in order to have a model National Security Management Programme (SSeP) in the NAM/CAR and SAM Regions available for future implementation, and to serve as a basis for improving connectivity and security systems in the Regions.

3.2 States are invited to contribute to the development of the mandatory security occurrence reporting model (AVSEC MOR) and the list of occurrences classified as “taxonomy” according to the service provider.

3.3 A proposal is made for States to participate in the development of security performance indicators to serve as a model for NAM/CAR and SAM Regions, in order to further oversight strengthening and continuous improvement of efficacy and development of the SeMS.

3.4 IATA, as a prominent global organisation that endeavours to ensure that scheduled airlines implement security management systems in the industry, is requested to participate in the first SeMS workshop to be held on 18-21 September 2018 in Bogota, Colombia, and to present its SeMS at that meeting, together with that developed by Colombia, and work together with the States.

3.5 NAM/CAR and SAM States are invited to participate and assist with their experts in the development of the SeMS project of the working group, at the meeting to be held in Bogota, Colombia, on 18-21 September 2018. Invitations to this meeting have already been sent by ICAO Regional Offices of the NAM/CAR and SAM Regions to your authorities.

Note: Appendix A (only in Spanish) to this working paper contains information on the SeMS project developed by the working group.

APPENDIX (in Spanish only)

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

1. Propósito

Orientar los esfuerzos al cumplimiento de la normatividad del Estado Colombiano, para administrar los niveles aceptables de la seguridad de la aviación civil, considerando el compromiso de la alta dirección, las políticas, responsabilidades, recursos, amenazas, niveles de riesgo, vigilancia y mejora continua de la eficacia, respuesta ante incidentes, programa de instrucción, comunicación y cultura de la seguridad de la aviación civil.

Este programa ayuda a proveer medios para instituir las mejores prácticas de seguridad y demostrar claramente la dedicación de una organización respecto a la seguridad de la aviación por medio del énfasis en la rendición de cuentas y la diligencia debida. Ayuda así mismo a integrar y manejar los riesgos de seguridad de un modo global y sistemático, optimizando recursos para el Estado y los obligados conforme al RAC 160.

2. Antecedentes

- A. Enmienda 15 al Anexo 17
- B. Manual de Seguridad de la Aviación de OACI (documento 8973), décima edición.

3. Alcance

Aplica para los aeropuertos que presten servicios de aviación de transporte público regular, explotadores de transporte aéreo comercial que proporcionen servicios desde, en, o hacia Colombia y demás obligados conforme al RAC 160.

4. Marco Legal

La normatividad colombiana establece los fundamentos legales en materia de Seguridad de la Aviación Civil en el RAC 160 – (Resolución 01085 del 21 de abril de 2017), y los documentos que lo complementen, desarrollen, modifiquen o sustituyen.

Revisado por:	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación:	Aprobado por:
Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Juan Carlos Salazar Gomez Director General

CAPITULO 1

Abreviaturas y acrónimos

ROS:	Reporte Obligatorio de Sucesos
OACI:	Organización de Aviación Civil Internacional
RAC:	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
SeMS:	Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil
IR - AVSEC:	Indicador clave de rendimiento de seguridad de la Aviación Civil (por sus siglas en inglés - KPI)
PNGSAC:	Programa Nacional de Gestión para la Seguridad de la Aviación Civil
UAEAC:	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Definiciones

Ejecutivo Responsable de la Autoridad: Persona que fomenta la seguridad como valor fundamental de la organización y garantiza la asignación de recursos y tareas en la implementación y mantenimiento del PNGSAC.

Ejecutivo Responsable de la Organización (Obligado): Persona responsable del rendimiento eficaz y eficiente del PNGSAC, a través de la implementación del SeMS.

Error: Acción u omisión, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de organización.

Evaluación de la amenaza: Es un enfoque que usa un conjunto de estrategias o vías para determinar la verosimilitud y gravedad de una amenaza y la probabilidad de que se lleve a cabo. La evaluación de la amenaza proporcionará la base para la planificación de seguridad y las medidas que han de aplicarse.

Evaluación de la vulnerabilidad: Proceso de identificar, cuantificar y establecer la prioridad (o el grado) de las vulnerabilidades de un sistema.

Evaluación de riesgo de seguridad de la Aviación Civil: La serie de procesos con que se evalúan amenazas identificadas y las vulnerabilidades para determinar la probabilidad de una ocurrencia y asigna la prioridad a cada uno.

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

Gestión de crisis. Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenaza elevados, así como aplicación de medidas y procedimientos en respuesta a los actos de interferencia ilícita, incluida la emergencia que se derive de estos.

Gestión de riesgos: Aplicación sistemática de políticas, procedimientos y prácticas de gestión a las tareas de establecer el contexto, identificar, analizar, evaluar, tratar, observar y comunicar riesgos de seguridad de la Aviación Civil.

Indicador de rendimiento en materia de seguridad de la Aviación Civil: Parámetro de seguridad de la Aviación Civil basado en datos, que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad de la Aviación Civil.

Mitigación de riesgos: Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir el impacto o probabilidad de la consecuencia proyectada de una amenaza.

Programa Nacional para la Gestión de Seguridad de la Aviación Civil (PNGSAC):
Establecer un marco estructural que permita una interacción efectiva entre el Estado y los proveedores de servicios del Estado Colombiano sobre los principios básicos de la gestión del riesgo de la Seguridad de la Aviación Civil, el compromiso de la alta dirección, las políticas, responsabilidades, recursos, amenazas, niveles de riesgo, vigilancia y mejora continua de la eficacia, respuesta ante incidentes, programa de instrucción, comunicación y cultura de la seguridad de la aviación civil.

Proveedores de servicios/Prestadores de servicios: Son las organizaciones que acorde al RAC 160 y al PNGSAC deben desarrollar, implementar, poner en funcionamiento y mantener un Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil.

Riesgo: Probabilidad que se lleve a cabo con éxito un acto de interferencia ilícita contra un objetivo específico.

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

Rendimiento en materia de Seguridad de la Aviación Civil: Logro de un Estado o una organización en lo que respecta al alcance de sus metas en la seguridad de la aviación civil, de conformidad con los indicadores de rendimiento definidos.

Sistemas de Gestión de Seguridad de la Aviación (SeMS): Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad de la Aviación Civil, orientado al riesgo para integrar la seguridad en las operaciones diarias y cultura de una organización. El SeMS permite a una Entidad identificar y abordar riesgos de seguridad, amenazas y debilidades de una manera constante y proactiva.

Vulnerabilidad: Características de un objetivo que podrían aprovecharse para un ataque; o la facilidad con la que el objetivo podría ser atacado.

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

CAPITULO 2

2.1 Política

DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA UAEAC ante el Programa Nacional para la Gestión de Seguridad de la Aviación Civil - PNGSAC del Estado Colombiano.

La Seguridad de la Aviación civil es uno de los procesos estratégicos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, a través de la Secretaría de la Seguridad Operacional y de la Aviación Civil está comprometida con:

1. Desarrollar una cultura de la seguridad de la aviación civil.
2. Fortalecer las competencias del personal con responsabilidades en seguridad de la aviación civil.
3. Fomentar la conciencia y gestión de los riesgos en seguridad de la aviación civil.
4. Fomentar la implementación de los recursos tecnológicos y la innovación.
5. Fortalecer y mantener la vigilancia y la mejora continua de la seguridad de la aviación civil.
6. Incrementar la cooperación y el apoyo a nivel nacional e internacional.

Para cumplir con estas metas en materia de Seguridad de la Aviación Civil, el Director General de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, como Ejecutivo Responsable de la Autoridad de Aviación Civil en Colombia, establece las siguientes Políticas de Seguridad de la Aviación Civil para el Estado Colombiano:

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

1. La UAEAC se compromete a mantener la formulación de reglas generales y políticas de seguridad de la aviación civil, fundadas en principios de gestión de seguridad de la aviación civil, sobre la base del análisis del sistema Aeronáutico de Colombia.
2. La UAEAC proveerá y asignará los recursos para contar con un sistema sólido de gestión de riesgos de seguridad de la Aviación Civil.
3. La UAEAC se compromete a elaborar procedimientos de cumplimiento que permita a los prestadores de servicios encargarse de algunos sucesos que constituyen desviaciones de seguridad de la aviación civil, y resolverlos internamente, en el contexto SeMS del proveedor de servicios, y a satisfacción de la Autoridad Aeronáutica.
4. Las organizaciones prestadoras de servicios, contarán con una certificación de operación emitida por la Aerocivil y, a través de ella, las organizaciones deberán demostrar la implementación de un Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil (SeMS) propio, verificable y aplicable a las características particulares de cada organización.
5. La UAEAC es una Autoridad de Aviación Civil abierta y comprometida con el trabajo aliado con las organizaciones Prestadoras de Servicios, en quines promoverá el logro de un desempeño de Seguridad de la Aviación Civil acordado conjuntamente con la Autoridad.
6. La UAEAC mantendrá una evaluación permanente de los Niveles Aceptables de Seguridad de la Aviación Civil y a los sistemas de gestión en materia de Seguridad de la Aviación Civil, de las organizaciones proveedoras de servicios a la aviación y consolidará en el sector los elementos que configuren los indicadores y metas de Seguridad de la Aviación Civil.
7. La UAEAC promoverá el desarrollo y mantenimiento de los sistemas no punitivos de reporte y de gestión de riesgos de seguridad de la Aviación Civil y en las organizaciones proveedoras de servicios aeroportuarios en el país.
8. La UAEAC se compromete a establecer sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad de la Aviación Civil, bajo condiciones específicas de protección.

Juan Carlos Salazar Gómez

Director General

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia

2.3 Estructura Organizacional y responsabilidades del estado en seguridad de la aviación civil

2.4 Estructura Organizacional

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

En concordancia con el Anexo 17 y el Documento 8973 de la OACI, la Autoridad Aeronáutica colombiana establece los siguientes cargos y componentes como su organización para el programa de seguridad de la Aviación Civil del Estado:

- Ejecutivo Responsable del PNGSAC.
- Gerente de la Seguridad de la Aviación Civil.
- Comité de Seguridad de la Aviación Civil del Estado
- El Grupo Ejecutor de la Seguridad de la Aviación Civil (GESAC)

2.4.1 Responsabilidades estatales de seguridad de la aviación civil:

- **Director General - Ejecutivo Responsable del PNGSAC**

El Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es el responsable del Programa de Seguridad de la Aviación Civil, y se constituye como el Ejecutivo Responsable del mismo.

- **Secretario de Seguridad Aérea - Gerente de la Seguridad de la Aviación Civil**

El Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, o quien haga sus veces, es el Gerente de Seguridad de la Aviación Civil del Estado. Por lo que es el responsable de la implementación del PNGSAC y de su mantenimiento, así como de proveer los medios para asegurar que la identificación de amenazas y la gestión de riesgos de seguridad de la aviación civil tanto del Estado como de los obligados -Proveedores de Servicios-, sigan los controles reglamentarios establecidos.

- **Comité de Seguridad de la Aviación Civil del Estado**

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

El Comité de Seguridad de la Aviación Civil del Estado, es un órgano de alto nivel presidido por el Ejecutivo Responsable del Programa Nacional de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil, está integrado por:

- El Director General
 - El Subdirector General
 - El Secretario de Seguridad Aérea
 - El Secretario General
- **El Grupo Ejecutor de la Seguridad de la Aviación Civil (GESAC)**

El Grupo Ejecutor de la Seguridad de la Aviación Civil, GESAC, es responsable del cumplimiento de las actividades de implementación y sostenimiento del Programa Nacional para la Gestión de Seguridad de la Aviación Civil - PNGSAC.

El Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil, como Gerente de Seguridad de la Aviación Civil del Estado, lidera el Grupo Ejecutor de Seguridad de la Aviación Civil con el fin de orientar la gestión de Seguridad de la Aviación Civil desde el ámbito de autoridad.

Para el efecto, efectúa el seguimiento del PNGSAC desde el más alto nivel, con énfasis en la gestión de riesgos de alto impacto para la seguridad de la Aviación Civil del Estado, promoviendo una actuación directa y proactiva ofreciendo información de alta calidad, asesoría y propuestas de soluciones a la alta dirección y al Ejecutivo Responsable del PNGSAC.

CAPITULO 3

3. POLÍTICAS Y OBJETIVOS ESTATALES DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

3.1. Compromiso del Ejecutivo Responsable

El Director General de la Aeronáutica Civil ha plasmado el compromiso de la UAEAC en materia de seguridad de la Aviación Civil, por medio de la *“DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA UAEAC ante el Programa Nacional para la Gestión de Seguridad de la Aviación Civil - PNGSAC del Estado Colombiano”*

3.2. Política de seguridad de la Aviación Civil del Estado Colombiano

En concordancia con la *“DECLARACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL DE LA UAEAC ante el Programa Nacional para la Gestión de Seguridad de la Aviación Civil - PNGSAC del Estado Colombiano”*, la UAEAC orientará la gestión para:

- Desarrollar y mantener un sistema de reporte y de gestión de riesgos de seguridad de la Aviación Civil, que sea efectivo, motivante, seguro y no punitivo de manera que permita la participación amplia del personal aeroportuario y la aplicación oportuna de medidas correctivas.
- Programar y disponer los recursos necesarios que permitan a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil adelantar los programas de gestión de la seguridad de la Aviación Civil, el control y la vigilancia de los prestadores de servicios.

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

- Cumplir, y en la medida de las posibilidades superar, los estándares y requerimientos de seguridad de la Aviación Civil establecidos en el RAC 160 y demás documentos que lo desarrollan.
- Promover y promocionar entre las organizaciones aeronáuticas la cultura de seguridad de la Aviación Civil.
- Exigir, aprobar y controlar la implementación de los sistemas de gestión de seguridad de la Aviación Civil, SeMS, de los proveedores de servicios.
- Orientar la gestión para que las actividades de seguridad de la Aviación Civil que se desarrollan en Colombia bajo el control y vigilancia de la UAEAC alcancen los más altos niveles de seguridad de la Aviación Civil.
- Asegurar que la investigación de actos o tentativas de actos de interferencia ilícita e incidentes de seguridad de la Aviación Civil se adelanten de manera imparcial, transparente, objetiva y diligente y cumpla con el propósito de prevenir la repetición de eventos similares.
- Medir permanentemente el desempeño del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil PNGSAC, mediante el establecimiento de metas e indicadores que permitan retroalimentar y mejorar la gestión de seguridad de la Aviación Civil.

3.3. Investigación de Incidentes

Como parte de los procesos de gestión de la seguridad de la Aviación Civil, el Estado colombiano ha establecido un proceso de investigación de incidentes de seguridad de la Aviación Civil. El único objetivo de las investigaciones de incidentes de seguridad, es prevenir la ocurrencia de eventos similares. No es objetivo de estas investigaciones, buscar culpables o responsables.

Revisado por:	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación:	Aprobado por:
Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Juan Carlos Salazar Gomez Director General

3.4 Política de cumplimiento a los Reglamentos Aeronáuticos de seguridad de la Aviación Civil del Estado

Los Proveedores de Servicio están obligados a cumplir estrictamente lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y solamente se pueden apartar de lo allí dispuesto en los casos, circunstancias y bajo los procedimientos previstos bajo los mismos Reglamentos.

3.4.1 Desviaciones de las normas de seguridad de la Aviación Civil

Cuando un proveedor de servicios se enfrente a condiciones o circunstancias que suponen o hacen prever algunas desviaciones respecto de la seguridad de la Aviación Civil, el proveedor de servicios podrá resolverlos internamente mediante gestión de riesgos, siempre en el contexto del sistema de gestión de la seguridad de la Aviación Civil y dentro del marco de cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos.

3.4.2. Carácter no punitivo de la información de seguridad

La información sobre seguridad de la Aviación Civil no se utilizará para fines distintos de aquellos para los que fue recopilada.

El uso o empleo de los reportes voluntarios sobre seguridad de la Aviación Civil o de la información derivada de los mismos para acciones punitivas o disciplinarias, sancionatorias o coercitivas, está totalmente prohibido, a menos que de lo reportado se concluya que se ha incurrido en conductas ilegales previamente definidas, caso en el cual la autoridad de seguridad de la Aviación Civil remitirá la información al prestador de Servicios o dependencia que corresponda.

El uso de información sobre seguridad de la Aviación Civil en procedimientos disciplinarios, civiles, administrativos o penales, se llevará a cabo sólo bajo garantías adecuadas contenidas en la legislación colombiana.

3.4.3 Protección de las fuentes de información

La UAEAC y los proveedores de servicio, deben proteger la información sobre seguridad de la Aviación Civil, tanto de manera física como procedimentalmente, con el fin de salvaguardar a las personas y a las organizaciones, y para prevenir que esa información sea utilizada de manera inapropiada; esta protección, además, permite asegurar la continua disponibilidad de la información para poder impulsar medidas preventivas adecuadas y oportunas tendientes a mejorar la seguridad de la Aviación Civil.

Por lo tanto cada Proveedor de Servicios debe establecer un procedimiento formal para proteger la información sobre seguridad de la Aviación Civil, de acuerdo a condiciones específicas.

Sin embargo, se debe tener en cuenta que la protección de la información sobre seguridad de la Aviación Civil no tiene el propósito de interferir con la debida administración de la justicia. Las normas nacionales que protegen la información sobre seguridad de la Aviación Civil deben garantizar un equilibrio entre la necesidad de proteger dicha información, a fin de mejorar la seguridad de la Aviación Civil, y la de administrar la justicia debidamente.

3.5. Obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad de la Aviación Civil

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

Los proveedores de servicios tienen la obligación de rendir cuentas sobre asuntos de seguridad de la Aviación Civil.

A sí mismo, los Prestadores de Servicios deben rendir cuentas a la UAEAC sobre la implementación y sostenimiento de sus SeMS, en los tiempos y forma que lo establecen los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y los mismos SeMS de sus organizaciones.

CAPÍTULO 4

4.1 RESPONSABILIDAD Y COMPROMISO DE LA ADMINISTRACIÓN

Los prestadores de servicios deben garantizar que exista un pleno compromiso de todos los niveles de liderazgo, desde la administración superior hasta los supervisores, en todo momento y en todas las actividades, estrategias, políticas y objetivos para mejorar continuamente la cultura de la seguridad. En ese sentido, los programas de aseguramiento de la calidad, como los SeMS, pueden constituir una herramienta eficiente para mantener a la dirección y al personal alerta y comprometido con los principios de la cultura de seguridad.

4.2 Mecanismo de gobernanza

El ejecutivo responsable del prestador de servicios deben cerciorarse de que existan mecanismos de gobernanza y estructuras eficaces para abordar todas las cuestiones relacionadas con la seguridad y prestar asistencia en las siguientes tareas:

- a) vigilar si los resultados de seguridad en general son acordes con las políticas y objetivos de seguridad de la organización.
- b) vigilar si son eficaces los procesos operaciones de seguridad de la organización.
- c) asegurarse de que se tomen oportunamente las medidas correctivas y/o preventivas necesarias.
- d) asegurarse de que se asignen correcta y adecuadamente los recursos apropiados para lograr los resultados y el nivel de seguridad que desea la organización.

CAPÍTULO 5

5.1 RECURSOS

Los ejecutivos responsables deben asegurarse de que sus organizaciones cuenten con los recursos apropiados para implementar y mantener los SeMS y los requisitos y procesos de seguridad conexos con eficiencia y eficacia. Dichos recursos deben incluir: personal,

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

instalaciones, equipos y servicios de apoyo, y ser suficientes, adecuados y con el mantenimiento apropiado para lograr los resultados de seguridad esperados.

La contratación, verificación de antecedentes e instrucción del personal de seguridad deben ser acordes con los requisitos especificados en el SeMS, y demás programas de seguridad de la aviación aplicables, como el Programa Nacional de Instrucción en seguridad de la aviación civil (NCASTP). Se deberían llevar registros de las actividades de instrucción y de las evaluaciones de rendimiento, tal y como están definidas en el SeMS.

5.1.1 Terceros proveedores de servicios

Cuando las entidades emplean a terceros proveedores de servicios (es decir, organizaciones contratadas, que pueden ser también organizaciones que estén implementando su propio SeMS) relacionados con la seguridad de la aviación, la responsabilidad última por todo producto o servicio proporcionado por los proveedores de servicios contratados es de la organización contratante. Por consiguiente, las organizaciones contratantes de dichos servicios de seguridad deberían vigilar que los mismos sean eficaces, y sus respectivos SeMS deberían contener requisitos de seguridad.

Las organizaciones deberían definir claramente los requisitos de seguridad que deben cumplir los terceros proveedores y compartir con ellos la información de seguridad pertinente, cuando sea apropiado, incluidos los cambios en el entorno de amenazas o de los requisitos de seguridad nacional requeridos por la UAEAC.

CAPÍTULO 6

6.1 GESTION DE AMENAZAS Y RIESGOS

Los prestadores de servicio deben desarrollar y poner en práctica un proceso de identificación de las amenazas locales, como complemento de las evaluaciones de amenazas y riesgos establecida por la UAEAC, en coordinación con otros sectores locales interesados como explotadores de aeronaves, proveedores de seguridad de la aviación y proveedores ATS u otras Autoridades.

Cuando los prestadores de servicio determinan sus amenazas, deberían determinar si los riesgos asociados con las amenazas deberían redundar en cambios en los marcos de seguridad. Las evaluaciones deben llevarse a cabo periódicamente para garantizar que las medidas sean eficaces y acordes con la amenaza.

6.1.1 La gestión del cambio en las amenazas y en el entorno operacional

Los cambios en el entorno de amenazas (tales como, ocurrencia de incidentes de seguridad o aumento en el nivel de amenazas de la seguridad nacional) pueden exigir la urgente aplicación de medidas de seguridad adicionales o, cuando no exista otra alternativa en ese momento en particular, la suspensión de las operaciones. Los SeMS deben incluir procesos para afrontar, rápida y adecuadamente, la necesidad de aplicar con urgencia medidas de seguridad adicionales, como consecuencia de un cambio en el entorno de amenazas.

Las organizaciones deben establecer un proceso documentado que identifique cambios internos o externos que puedan tener un impacto en la seguridad.

En ese proceso deben tenerse en cuenta de qué manera dichos cambios pueden influir en:

- a) actividades y sistemas críticos;
- b) la estabilidad de los sistemas y entornos operacionales; y
- c) resultados anteriores.

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

CAPÍTULO 7

7.1 SUPERVISIÓN Y MEJORA CONTINUA DEL RENDIMIENTO

Los prestadores de servicio deben elaborar programas de aseguramiento de la calidad diseñados para el análisis cualitativo y el mejoramiento continuo de la eficacia de los requisitos del SeMS y de las medidas de seguridad existentes. Deben identificarse indicadores de rendimiento en cuanto a la seguridad para hacer un seguimiento del nivel de eficacia en la aplicación de los requisitos de seguridad de la aviación y poder luego comunicar a todos los niveles de la administración un panorama preciso del nivel de eficacia del SeMS.

Los programas de aseguramiento de la calidad deben permitir a las organizaciones hacer un seguimiento y medición de todos los aspectos del SeMS, y deben incluir los siguientes elementos:

- a) Definición de requisitos y parámetros de medición de los resultados de todas las medidas de seguridad de la aviación.
- b) Evaluaciones de riesgo y de impactos previas a la aplicación de medidas nuevas y/o modificadas, o en situaciones de cambio estructural.
- c) Recopilación y análisis de datos para demostrar si los sistemas de seguridad y las medidas de mitigación son adecuados.
- d) Análisis de las medidas activas luego de que se registre un aumento en el número de incidentes o informes de seguridad.
- e) Examen de los elementos o procedimientos particulares de una operación específica;
- f) Gestión de datos e información de seguridad para garantizar su protección frente a interferencias no autorizadas.
- g) Evaluación de instalaciones, equipos y documentación.
- h) Evaluación del desempeño del personal a fin de verificar el cumplimiento de las responsabilidades de cada persona con respecto a la seguridad.
- i) Auditorías de seguridad centradas en la integridad del SeMS.
- j) Investigaciones internas cuando ocurren incidentes de seguridad.
- k) Realización de pruebas de seguridad.

7.2. Recolección, análisis e intercambio de información de seguridad de la Aviación Civil

7.2.1. Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad de la Aviación Civil

Revisado por:	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación:	Aprobado por:
Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Juan Carlos Salazar Gomez Director General

La UAEAC ha establecido mecanismos que tiene por objetivo recopilar la información notificada por proveedores de servicios, por otras dependencias de la misma UAEAC, por entidades públicas o privadas y por usuarios del transporte aéreo, entre otros, para mejorar el nivel de seguridad. Tal sistema debe servir para identificar deficiencias, incidentes o resultados insatisfactorios, y alentar a las personas a que se notifiquen deficiencias e incidentes de seguridad de la Aviación Civil que, de otro modo, pasarían inadvertidos y, por ende, no se corregirían.

La UAEAC contará con plena autonomía para validar los datos proporcionados por la organización en la documentación SeMS, creada por los mismos obligados y entregada a la UAEAC para su evaluación, concertación y posterior vigilancia y cumplimiento.

7.2.2. Intercambio de información de seguridad de la Aviación Civil

La UAEAC promueve el intercambio de información sobre seguridad de la Aviación Civil en varios sentidos:

- Entre los mismos proveedores de servicios.
- Entre los proveedores de servicios y la UAEAC.

7.2.3. Informes de investigación de incidentes de seguridad de la Aviación Civil

La UAEAC promueve el flujo de información relacionada con la investigación de incidentes de seguridad de la Aviación Civil.

Además de cumplir con los protocolos establecidos en el Anexo 13 de la OACI, la UAEAC registra los datos de estos eventos en el sistema estandarizado a nivel mundial, publica los resultados de las investigaciones e impulsa el cumplimiento de las recomendaciones.

7.2.4. Reporte Voluntario

Los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia establecen el sistema de reporte voluntario de incidentes y el reporte voluntario de errores con el fin de motivar al personal aeroportuario a informar de situaciones, condiciones y hechos que puedan poner en riesgo la seguridad de la Aviación Civil.

El sistema de reportes voluntarios busca la prevención de incidentes de seguridad de la Aviación Civil, a través de la corrección oportuna de las deficiencias, la mitigación y administración de los peligros y errores reales, latentes y emergentes para la seguridad. Para esto se establece que cualquier persona que tenga conocimiento, real o posible, de deficiencias de seguridad de la Aviación Civil puede reportarlas voluntariamente a la Autoridad Aeronáutica. El reporte tiene carácter de confidencial, y es tratado bajo el carácter no punitivo y de protección de las fuentes tal como ha sido explicado en este Programa. Bajo este precepto, la Autoridad Aeronáutica no utiliza los datos derivados de los reportes voluntarios para ningún otro fin diferente a la prevención de accidentes y/o incidentes.

El sistema de reporte voluntario no punitivo, sin embargo, no exime de la obligación del diligenciamiento de los formatos exigidos por las diferentes autoridades, acerca de los eventos no tolerables para la seguridad de la Aviación Civil.

CAPÍTULO 9

9.1 PROGRAMA DE FORMACIÓN SeMS

Para lograr una implementación eficaz y eficiente del SeMS, todo el personal pertinente debe poseer las aptitudes apropiadas y recibir una instrucción adecuada a las necesidades que establezca el SeMS, para garantizar que tenga las competencias necesarias para cumplir con sus funciones y responsabilidades.

Los prestadores de servicios deben desarrollar y mantener programas de instrucción sobre los SeMS para todo el personal involucrado en la implementación del SeMS (es decir, todos los niveles de la administración, incluidos los miembros del personal de operaciones, supervisores, la administración superior, ejecutivos responsables y administradores de la seguridad). Dicho programa de instrucción debe ser proporcionado y apropiado a la responsabilidad del personal y al nivel de participación en el SeMS, y su eficacia debe revisarse regularmente.

Los programas de instrucción del SeMS debe garantizar que:

- a) Los administradores superiores entiendan plenamente sus responsabilidades y su deber de rendir cuentas respecto de la seguridad.
- b) Todos los miembros del personal reciban instrucción y reúnan las competencias para cumplir con sus responsabilidades pertinentes respecto del SeMS.
- c) cuando se requiera, todo el personal reciba un curso de instrucción básico sobre la conciencia con respecto a la seguridad.
- d) Se mida regularmente la eficacia de la instrucción y de la formación impartida al personal.

CAPÍTULO 10

10.1 COMUNICACIÓN

Al igual que las orientaciones sobre comunicación interna y externa recomendadas en la aplicación de la cultura de seguridad, los prestadores de servicio deben establecer mecanismos oficiales para comunicar a todo el personal los requisitos, la política y cualquier información pertinente relativa al SeMS. En dichos mecanismos se debe describir además el papel que desempeñan los comités en la comunicación y compartición de información sobre seguridad, tanto al interior de cada prestador de servicio como entre prestadores de servicios, cuando corresponda.

10.2 Los mecanismos de comunicación deben incluir:

- a) Que todo el personal tenga plena conciencia de sus funciones, así como de los mecanismos de notificación existentes en la organización.
- b) Que todo el personal pertinente tenga plena conciencia del SeMS y de sus requisitos.
- c) Que se transmita la información crítica para la seguridad, de conformidad con las restricciones pertinentes.
- d) que se proporcione información sobre la justificación de la aplicación o modificación de determinados procedimientos de seguridad.

10.3 Herramientas de comunicación

Los prestadores de servicio deben hacer el mejor uso posible de los recursos, medios y foros disponibles, como las reuniones regulares, los cursos de capacitación sobre la conciencia respecto a la seguridad, la intranet, las publicaciones internas, los boletines sobre seguridad y la documentación de los SeMS.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

ANÁLISIS DE FALENCIAS SeMS

Núm.	CUMPLIMIENTO Aspecto que debe analizarse o pregunta que debe responderse	Respuesta	Si su respuesta es afirmativa, ¿cómo se logrará esto? Si su respuesta es negativa, ¿cómo hará para cumplir este requisito?
		Si / No / Parcial	
1	COMPONENTE 1 COMPROMISO DE LA DIRECCIÓN		
1.1	Elemento 1.1 — Apoyo del SeMS por parte del alta gerencia		
1.1.1	¿Se ha establecido una política de seguridad de la aviación civil?		
1.1.2	¿La política de seguridad de la aviación civil refleja los compromisos respecto a la gestión de la seguridad de la aviación civil?		
1.1.3	La política de seguridad de la aviación civil incluye una clara declaración acerca de la provisión de los recursos necesarios para la implementación de un SeMS?		
1.1.4	¿La política de seguridad está respaldada por un gerente como responsable y cubre los aspectos enumerados en el marco del SeMS?		
1.1.5	La política de seguridad de la aviación civil indica claramente qué tipos de comportamientos en la operación son inaceptables?		
1.1.6	La política de seguridad de la aviación civil incluye las condiciones bajo las cuales podrían ser aplicables excepciones de acción disciplinaria?		
1.1.7	La política de Seguridad de la aviación civil está firmada por el Ejecutivo responsable (directivo de más alto rango en la Organización)?		

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

1.1.8	Los objetivos de seguridad de la aviación civil están enlazados a los indicadores de rendimiento, a las metas y a los requerimientos de seguridad de la aviación civil?		
1.1.9	La política de seguridad de la aviación civil es periódicamente revisada para asegurar que permanece relevante y apropiada a la organización?		
1.2	Elemento 1.2 — Promoción de una cultura de una seguridad		
1.2.1	¿La política de seguridad de la aviación civil es comunicada, con visible promoción a todo el personal, a través de la organización?		
1.3	Elemento 1.3. Designaciones que reflejen la importancia del SeMS.		
1.3.1	¿Se ha nombrado a un Ejecutivo responsable, quien independientemente de otras funciones, tenga la responsabilidad del desarrollo, la administración y el mantenimiento del SeMS?		
1.3.2	¿El Ejecutivo responsable tiene responsabilidad de asegurar que el Sistema de Gestión de Seguridad de la Aviación Civil sea apropiadamente implementado y de aplicar los requerimientos a todas las áreas de la organización?		
1.3.3	El Ejecutivo Responsable tiene responsabilidad directa para dirigir los asuntos de la organización?		
1.3.4	La Organización ha identificado las responsabilidades de todos los miembros de la administración (gerencias), independientemente de otras funciones, así como las de los empleados, con respecto al rendimiento de la de Seguridad de la aviación civil del SeMS?		
1.3.5	¿Se toman oportunamente las medidas correctivas, preventivas y proactivas para asegurar el cumplimiento de los procesos AVSEC?		
1.3.6	¿Se revisa periódicamente la política de seguridad de la Aviación Civil para garantizar que sigue siendo relevante?		
1.4	Elemento 1.4. Determinación y provisión de los recursos apropiados.		
1.4.1	¿El ejecutivo responsable se asegura de que se asignen correcta y adecuadamente los recursos apropiados para lograr los resultados y el nivel de seguridad que desea la organización?		
2	COMPONENTE 2 RECURSOS		
2.1	Elemento 2.1 Provisión de los recursos, instalaciones, equipos y apoyos adecuados		
2.1.1	¿Se han determinado y proporcionado recursos para implementar y mantener el SeMS, cumplir con los requisitos del RAC 160 y los documentos que la desarrollan y cualquier otra mitigación de riesgos identificada?		
2.2	Elemento 2.2 Otorgamiento de la importancia apropiadas a la seguridad en la selección del personal de la entidad		

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

2.2.1	La Organización ha designado una persona calificada para gerenciar (dirigir) y supervisar la operación diaria del SeMS?		
2.2.2	La persona que supervisa la operación del SeMS cumple con las funciones y responsabilidades requeridas en su trabajo?		
2.2.3	¿La autoridad y responsabilidades del personal de todos los niveles de la organización están definidas y documentadas?		
2.3	Elemento 2.3 Especificaciones apropiadas para los equipos y servicios de seguridad y su mantenimiento .		
2.3.1	¿Son las instalaciones, el equipo y los servicios de apoyo suficientes y adecuados para lograr los resultados de seguridad definidos por el obligado?		
2.4	Elemento 2.4 Contratación y supervisión eficaces de terceros, tanto contratistas como proveedores		
2.4.1	¿Los recursos asignados incluyen: contratación de personal, instalaciones, equipos, mantenimiento y servicios de apoyo?		
2.4.2	¿La contratación, verificación de antecedentes e instrucción del personal de seguridad dan cumplimiento a lo exigido en el PNISAC, PNCC y demás documentos relacionados?		
2.4.3	¿Cuando un tercero le proporciona servicios de seguridad, son responsables del control de calidad interno acorde con el PNCC? .		
2.4.4	¿Se informa a los terceros los objetivos y el cumplimiento de los mismos?		
3	COMPONENTE 3 GESTIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS		
3.1	Elemento 3.1 Proceso para analizar amenazas locales		
3.1.1	¿Hay un proceso para mitigar las amenazas localmente identificadas?		

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

3.1.2	¿Cuenta con un proceso de identificación de las amenazas locales, como complemento de las evaluaciones de amenazas y riesgos nacionales en coordinación con otras áreas de la organización?		
3.2	Elemento 3.2 Proceso para evaluar y calificar las amenazas		
3.2.1	<p>Para el caso de los aeropuertos ¿Realiza las evaluaciones de amenazas y riesgos nacionales, como lo exige la DESNASA en el adjunto 8 "Metodología de Evaluación de riesgos"?</p> <p>Para los demás obligados: ¿Tiene implementado un proceso de evaluación y calificación de amenazas de seguridad de la aviación civil: Por medio de la calificación de probabilidad e impacto?</p>		
3.3	Elemento 3.3 Proceso para evaluar los riesgos de las amenazas		
3.3.1	¿Tiene en cuenta condiciones para evaluar en el día a día un cambio en el entorno de las amenazas y cambiar el nivel de riesgo (de bajo a medio, de medio a alto, de bajo a alto)?		
3.4	Elemento 3.4 Proceso de análisis para identificación y seguimiento de las eficacias de las mitigaciones		
3.4.1	La Organización ha desarrollado y mantiene un proceso formal que asegure el análisis, la evaluación y el control de los riesgos de Seguridad de la Aviación Civil en su entorno operacional?		
3.4.2	¿La documentación SeMS de la Organización articula claramente la relación entre amenazas, consecuencias, riesgos de seguridad de la aviación civil y el plan de gestión de riesgo y mejora continua?		
4	COMPONENTE 4 VIGILANCIA Y MEJORA CONTÍNUA DE LA EFICACIA		
4.1	Elemento 4.1 Medición de eficacia		
4.1.1	¿La Organización ha implementado procesos internos mediante los cuales se verifique el rendimiento de la seguridad de la aviación civil de la organización y para validar la efectividad de los controles a los riesgos a la seguridad de la aviación civil?		
4.1.2	¿Se han establecido indicadores y metas de desempeño de seguridad?		
4.2	Elemento 4.2 Análisis de datos		
4.2.1	¿Cómo se recopilan, analizan y evalúan los datos de seguridad tanto para demostrar la idoneidad de los procesos de seguridad como para informar dónde se pueden realizar las mejoras?		
4.3	Elemento 4.3 Reportes de eficacia de las medidas de seguridad		
4.3.1	¿Cómo informa internamente la eficacia de las medidas de seguridad?		
4.3.2	¿Cómo realiza seguimiento al resultado de los indicadores de eficacia AVSEC?		
4.4	Elemento 4.4 Almacenamiento y protección de datos		
4.4.1	¿La Organización ha desarrollado y mantiene una biblioteca para la apropiada documentación de riesgos y cuenta con una apropiada gestión documental?		

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

4.4.2	¿La Organización ha desarrollado y mantiene documentación del SeMS en papel o en forma magnética (electrónica)?		
4.4.3	¿El obligado ha desarrollado un plan de implementación del SeMS que asegure que el SeMS logra los objetivos de Seguridad de la aviación civil de la Organización?		
4.4.4	¿El plan de Implementación del SeMS es aprobado por el ejecutivo superior de la organización?		
4.4.5	¿El plan de implementación del SeMS es regularmente revisado por el ejecutivo superior de la organización?		
4.4.6	¿El Plan de Implementación del SeMS propone una implementación del SeMS en fases?		
4.4.7	¿El obligado ha desarrollado un Manual del Sistema de Gestión de Seguridad de la aviación civil (SeMSM) como un instrumento clave para comunicar a toda la organización la aproximación (la óptica) de la organización frente a la Seguridad de la aviación civil?		
4.4.8	¿El SeMSM documenta todos los aspectos del SeMS incluyendo, entre otros, política, objetivos, procedimientos y responsabilidades de Seguridad de la aviación civil?		
4.4.9	¿Existe un sistema para garantizar que los datos de seguridad sean recuperables y accesibles y que se mantenga su confidencialidad e integridad?		
4.4.10	¿El sistema de registros proporciona los procesos de control necesarios para asegurar apropiadamente la identificación, legibilidad, almacenamiento, protección, archivo, recuperación, tiempos de retención, y disposición de registros?		
5	COMPONENTE 5 RESPUESTA ANTE INCIDENTES		
5.1	Elemento 5.1 Proceso de respuesta ante incidentes de seguridad.		

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

5.1.1	¿La Organización tiene una sistema de recopilación y procesamiento de datos de Seguridad de la Aviación Civil para recopilar efectivamente información acerca de las amenazas en el entorno de la operación?		
5.1.2	El obligado cuenta con procesos proactivos que busquen activamente la identificación de amenazas y riesgos a la seguridad de la Aviación Civil ?		
5.1.3	¿Existe un proceso para la mejora continua del proceso de respuesta como resultado de "lecciones aprendidas" después de un incidente real o de un acto de interferencia ilícita, la ejecución de un simulacro (de escritorio y total) o cuando se identifican nuevas amenazas?		
5.1.4	¿El reporte proactivo es simple, accesible y a la medida del tamaño del obligado?		
5.2	Elemento 5.2 Método para mejorar el proceso de respuesta.		
5.2.1	¿Existe un proceso para la mejora continua del proceso de respuesta como resultado de "lecciones aprendidas" después de un incidente real, la ejecución de un escenario de ejercicio o cuando se identifican nuevas amenazas?		
5.3	Elemento 5.3 Proceso para introducir medidas de seguridad adicionales		
5.3.1	¿Cuenta con un proceso para la aplicación urgente de medidas de seguridad adicionales o la suspensión de las operaciones en caso de requerirse?		
6	COMPONENTE 6 PROGRAMA DE INSTRUCCIÓN DE SEMS		
6.1	Elemento 6.1 Instrucción sobre SeMS impartida en todos los niveles		
6.1.1	¿Existe un programa de capacitación SeMS para todo el personal de seguridad con el nivel de detalle según la responsabilidad individual y la participación en SeMS?		
6.2	Elemento 6.2 Evaluar la pertinencia de la instrucción impartida sobre SeMS		
6.2.1	¿Los administradores superiores del SeMS entienden plenamente sus responsabilidades y su deber de rendir cuentas respecto de la seguridad de la aviación civil?		
6.2.2	¿Todos los miembros del personal reciben instrucción y reúnen las competencias para cumplir con sus responsabilidades pertinentes respecto del SeMS?		
6.2.3	¿Se mide regularmente la eficacia de la instrucción y de la formación impartida al personal?		
6.3	Elemento 6.3 Evaluar la eficacia de la comunicación de la instrucción SeMS		
6.3.1	¿Se mide periódicamente la eficacia de la instrucción y de la formación impartida al personal?		
7	COMPONENTE 7 COMUNICACIÓN		
7.1	Elemento 7.1 Medidas para comunicar eficazmente la política de seguridad, sus requisitos y prioridades.		

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	Programa Nacional para la Gestión en Seguridad de la Aviación Civil – PNGSAC		
	Clave: GIVC-1.0-08-0_ _	Versión: 01	Fecha: 30/07/2018

7.2	¿Tiene el personal plena conciencia de sus funciones, así como de los mecanismos de notificación existentes al interior de la organización (obligado)		
7.3	¿Todo el personal tiene plena conciencia del SeMS y de sus requisitos?		
7.4	¿Se transmite la información crítica para la seguridad, de conformidad con las restricciones pertinentes?		
7.5	¿Se cuenta con control de cambios sobre las modificaciones de determinados procedimientos de seguridad?		
7.2	Elemento 7.2 Un proceso para medir la eficacia de dicha comunicación.		
7.2.1	¿Existe un proceso para evaluar la eficacia de las comunicaciones de seguridad?		

Revisado por: Luis Alberto Valencia Secretario de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil	Vo.Bo. Oficina Asesora de Planeación: Carlos Humberto Morales Reyes Coordinador Grupo Organización y Calidad Aeronáutica	Aprobado por: Juan Carlos Salazar Gomez Director General
---	---	---

Componentes SeMS



— END —