
 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 1 de 60

## TABLA DE CONTENIDO

PRESENTACIÓN .....	3
INTRODUCCIÓN .....	4
1. FORMULACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DE LA AEROCIVIL.....	6
1.1 MARCO NORMATIVO .....	7
1.2 EL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DE LA UNIDAD ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL CON ENFOQUE DE CAMBIO CLIMÁTICO.....	9
1.3 ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS.....	12
1.4 DEFINICIONES APLICABLES.....	14
2. COMPONENTE GENERAL .....	20
2.1 OBJETIVO GENERAL .....	20
2.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	20
2.3 PROCESO DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO .....	21
2.3.1 Establecimiento del contexto .....	21
2.3.2 Información General .....	21
2.3.3 Contexto Externo .....	27
2.3.4 Contexto Interno .....	30
2.3.5 Contexto del proceso de gestión del riesgo .....	40
2.3.5.1 Responsabilidades, roles y estructura .....	40
2.3.5.2 Actividades y procesos en función del tiempo y la localización .....	41
2.3.5.3 Las relaciones entre el PGRDEPP y la actividad particulares de la entidad.....	41
2.3.6 Metodologías para la valoración del riesgo.....	41
2.3.7 Criterios del riesgo.....	42
2.3.8 Valoración del riesgo .....	42
2.3.8.1 Identificación del riesgo .....	43
2.3.8.2 La determinación de la metodología .....	43
2.3.8.3 Identificación de las causas y fuentes de riesgo.....	43
2.3.8.4 Caracterización de controles preventivos y correctivos .....	43
2.3.8.5 Análisis del riesgo .....	44
2.3.8.6 Evaluación del riesgo .....	45
2.3.9 Monitoreo riesgo .....	46
2.3.9.1 Protocolos o procedimientos.....	47
2.4 PROCESO DE REDUCCIÓN DEL RIESGO .....	47
2.4.1 Parámetros institucionales para el proceso de reducción.....	48
2.4.1.1 Intervención correctiva .....	48
2.4.1.2 Intervención prospectiva .....	49
2.4.1.3 Protección financiera .....	50
2.5 PROCESO DE MANEJO DE DESASTRES .....	51

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 2 de 60</b>


2.5.1 El Plan de Emergencias y Contingencia - PEC.....	51
2.5.1.1 Componente de preparación para la respuesta a emergencias .....	51
2.5.1.2 Componente de ejecución para la respuesta a emergencias .....	52
2.5.1.3 Procedimientos para el manejo de la respuesta ante la emergencia .....	55
2.5.1.4 Prioridades para la respuesta .....	55
2.5.1.4. Actividades críticas en la atención de una emergencia .....	55
2.5.1.5 Mecanismo de actualización del Plan de Emergencia y Contingencia .....	55
2.6 PLAN DE INVERSIONES .....	56
2.7 CONSIDERACIONES ADICIONALES.....	56

### TABLA DE FIGURAS

Figura 1.Ubicación Sede Principal Unidad Especial de la Aeronáutica Civil. Fuente: Google maps, 2018 .....	21
Figura 2.Ubicación y administración de aeropuertos en el territorio nacional. Fuente: Aerocivil, 2018.....	22
Figura 3.Ubicación y administración de aeropuertos en el territorio nacional. Fuente: Aerocivil, 2018.....	23
Figura 4 <i>Organigrama actualizado Aeronáutica Civil. Fuente:</i> .....	31

### TABLAS

Tabla 1.Normatividad aplicable. Elaboración propia a partir de instrumentos de planificación de la Aerocivil, 2018 .....	9
Tabla 2.Aeródromos propiedad de la UEAC y clasificación de aeropuertos por volumen de pasajeros movilizados. Fuente: Plan de Navegación Aérea para Colombia Volumen II.....	24
Tabla 3.Aeródromos propiedad de la UEAC y clasificación de aeropuertos por volumen de pasajeros movilizados. Fuente: Plan de Navegación Aérea para Colombia Volumen II.....	25
Tabla 4.Estaciones de radioayudas. Fuente: Aerocivil, 2018. Fuente: .....	26
Tabla 5.Políticas para la implementación del PGRDEPP Aeronáutica Civil .....	32

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 3 de 60</b>


## PRESENTACIÓN

El capítulo III de la Ley 1523 de 2012 desarrolla los instrumentos de planificación y en el artículo 42 establece la obligación para todas las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de servicios públicos que ejecuten obras civiles mayores o que desarrollen actividades industriales o de otro tipo que puedan significar riesgo de desastre para la sociedad; de realizar un análisis específico de riesgo que considere los posibles efectos de eventos naturales sobre la infraestructura expuesta y aquellos que se deriven de los daños de la misma en su área de influencia, así como los surgidos de su operación. Con base en este análisis, se diseñarán e implementarán las medidas de reducción del riesgo y planes de emergencia y contingencia que surjan del riesgo residual a lugar.

En el mismo sentido, el Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres de Colombia “*Una estrategia de desarrollo*”, plantea las acciones conjuntas del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo del que hace parte el Sector Transporte para llevar a cabo el proceso social de la gestión del riesgo contribuyendo a la seguridad, al mejoramiento de la calidad de vida y al desarrollo sostenible de manera coordinada entre los diversos actores, acorde a sus funciones y responsabilidades.

la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC es la entidad especializada a la que le corresponden las funciones relativas al transporte aéreo siendo los aeropuertos parte de la infraestructura prioritaria de un país debido a los efectos económicos, sociales y empresariales que se generan a través de sus actividades, y la posibilidad de movilización de pasajeros y de carga. Es por ello que la Aerocivil promueve en su plan de gestión del riesgo de desastres el desarrollo de los procesos establecidos por la política pública y el plan nacional de gestión del riesgo de desastres de Colombia de manera articulada con la política institucional de gestión del riesgo de la entidad para definir de manera gradual los objetivos y metas que orientarán los programas, acciones y responsables para ejecutar los procesos de conocimiento, reducción del riesgo y manejo de desastres en el marco de la planificación del desarrollo institucional.

La Oficina Asesora de Planeación de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil promueve en una primera etapa el trabajo en equipo y la construcción de mesas de trabajo entorno a la construcción colectiva de acciones para generar instrumentos de planificación, que orienten las acciones que la entidad deberá adelantar en materia de gestión del riesgo de desastres,

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	Página 4 de 60

aportando a la implementación de la política establecida mediante la Ley 1523 de 2012 y el decreto 2157 de 2017.

## INTRODUCCIÓN

El Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Aeronáutica Civil acorde con el Plan Nacional consta en primer lugar del *componente general* el cual contiene el marco estratégico de la gestión del riesgo del país y en segundo lugar de un *componente programático* para el periodo 2019-2030; teniendo en cuenta la alineación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 con los Planes del Sector Transporte del país.

El componente general define lo concerniente a las generalidades propias de la entidad y que hacen posible el cumplimiento del Plan Estratégico Institucional alineado con los Planes Estratégico Sectorial y el Plan de Desarrollo 2018 – 2022. Las metas establecidas en el componente programático y de inversiones determina para cada uno de los objetivos estratégicos los programas y proyectos a lugar, así como los responsables de su implementación y las fuentes de financiación previstos para tal fin en el corto, mediano y largo plazo en un proceso de identificación, priorización, formulación, programación y seguimiento a las acciones necesarias para conocer y reducir las condiciones de riesgo actual y futuro de la infraestructura aeroportuaria, acorde a la planificación territorial.

De igual manera se plantea la construcción de acciones para la respuesta a los desastres que puedan presentarse en la infraestructura aeroportuaria, promoviendo su articulación con los sistemas de gestión de la entidad, los ámbitos territoriales, sectoriales y nacionales y los demás instrumentos de planeación estipulados en la Ley 1523 de 2012 para la gestión del riesgo de desastres.

El PGRDEPP de la Unidad Especial Aerocivil presenta los mecanismos que orientarán el seguimiento y evaluación garantizando su ejecución y facilitando la interlocución y coordinación entre actores de la entidad, para el logro de los propósitos del plan en cumplimiento de la política nacional de gestión del riesgo de desastres.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## PLAN

### PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP

**Principio de procedencia:**  
1000.263

**Clave:** GDIR-1.0-11-010


**Versión:** 01

**Fecha:** 18/Ene/2019

**Página 5 de 60**

## CAPÍTULO 1

### FORMULACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DE LA UNIDAD ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	Página 6 de 60


## **1. FORMULACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DE LA AEROCIVIL**

La Ley 1523 de 2012 adoptó la Política y el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres en Colombia como una herramienta para la implementación de la gestión del riesgo de desastres, determinando además, la estructura del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres SNGRD. De conformidad con lo establecido en su artículo 8, hacen parte del mencionado sistema las entidades públicas que tienen responsabilidad en la gestión del desarrollo social, económico, ambiental sostenible, en los ámbitos sectoriales, territoriales, institucionales y de proyectos de inversión. Así como, las entidades privadas con ánimo y sin ánimo de lucro que intervienen en el desarrollo a través de sus actividades económicas, culturales y participativas.

Por su parte, el capítulo 111 desarrolla los instrumentos de planificación y bajo ese marco en el artículo 42, establece la obligación para "Todas las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de servicios públicos, que ejecuten obras civiles mayores o que desarrollen actividades industriales o de otro tipo que puedan significar riesgo de desastre para la sociedad, deberán realizar un análisis específico de riesgo que considere los posibles efectos de eventos naturales sobre la infraestructura expuesta y aquellos que se deriven de los daños de la misma en su área de influencia, así como los que se deriven de su operación. Con base en este análisis diseñarán e implementarán las medidas de reducción del riesgo y planes de emergencia y contingencia que serán de su obligatorio cumplimiento."

Es así como a través del decreto 2157 de 2017, se establece el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de las Entidades Públicas y Privadas como el mecanismo que busca garantizar la aplicación de la gestión del riesgo acorde a las funciones propias, en este caso de la Aeronáutica Civil en el área de influencia afectada por la entidad; así mismo en concordancia con la política pública de gestión del riesgo de desastres, la protección de las personas y sus bienes, la salud, medios de vida y bienes de producción, así como los activos culturales y ambientales, además de conocer, reducir y manejar la capacidad de la entidad pública para soportar su operación relacionada con la continuidad de negocio.

En particular, el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres para la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil, adscrita al Ministerio de Transporte, como entidad pública encargada de propiciar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, en otras palabras, como entidad que busca el mejoramiento continuo en la prestación del servicio de transporte aéreo, le compete la identificación y gestión de los riesgos tanto en los aeropuertos como en el área de influencia de los mismos, y las estaciones de radio ayudas, así como de los actores que intervienen en el servicio como prestadores o como receptores.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	Página 7 de 60

En un proceso gradual y acorde a lo establecido en el decreto 2157 de 2017, el alcance del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil, se constituye en el documento en el que se incluye el proceso para determinar el análisis específico de riesgo que considere los posibles efectos de eventos de origen natural, socio-natural, tecnológico, biosanitario o humano no intencional, sobre la infraestructura expuesta; en este caso referido al modo de transporte aéreo en el marco de las funciones específicas de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil y, aquellos que se deriven de los daños de la misma en su área de influencia, así como de su operación y que puedan generar una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad.

Teniendo en cuenta además los principios básicos estipulados por la ley 1523 de 2012 la Aerocivil, elabora el documento en el que se presentan las acciones a implementar para reducir las condiciones de riesgo actual y futuro del cual se irá incorporando paulatinamente a la formulación de los planes de prevención, preparación y respuesta ante emergencias del centro de trabajo, plan de acción, de Atención Médica y primeros auxilios-brigada, planes operativos normalizados para incendios, sismos, emergencias médicas, para evacuación y para atentados terroristas; métodos estructurados con el fin de proteger a la población y mejorar la sostenibilidad de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil a través de una Gestión del Riesgo que se despliega de manera continua, mediante procesos secuenciales en tiempos y alcances que se renuevan permanentemente.

Dicha gestión continuada estará regida por los principios de gestión pública consagrados en el artículo 209 de la Constitución y debe entenderse a la luz del desarrollo político, histórico y socioeconómico de la sociedad que se beneficia.

## 1.1 MARCO NORMATIVO

AÑO	NORMA	NOVEDAD
1947	Ley 12	Por la cual se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944
1993	Ley 105	Reforma del DAAV – FAN: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil UAEAC Adscrita al Ministerio de Transporte
1996	Ley 336	Principio de descentralización aeroportuaria: Concesión Aeroportuaria (participación privada en la operación, mantenimiento y modernización de los principales aeropuertos
2004	Decreto 260	Por la cual se aprueba la Convención sobre Aviación Civil Internacional, firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944”.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## PLAN

### PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP

Principio de procedencia:  
1000.263

Clave: GDIR-1.0-11-010


Versión: 01

Fecha: 18/Ene/2019

Página 8 de 60

2012	Ley 1523	Adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres. Ver artículos 32, 33 y 42
2015	Ley 1753	Integra en un solo Sistema de Gestión, los Sistemas de Gestión de la Calidad (Ley 872 de 2003) y de Desarrollo Administrativo (Ley 489 de 1998) articulado con los Sistemas Nacional e Institucional de Control Interno (Ley 87 de 1993 y en los artículos 27 al 29 de la Ley 489 de 1998)
2015	Marco de Sendai	Tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre Reducción del Riesgo de Desastres; concluyendo evaluación de la aplicación del Marco de Acción de Hyogo (2005-2015); estableciendo el Marco de acción para 2015 – 2030 las cuales están encaminadas a la reducción del riesgo de desastres basados en cuatro prioridades: Comprender el RD, fortalecer la gobernanza del RD, invertir en la reducción del RD para la resiliencia y aumentar la preparación para casos de desastre a fin de dar respuesta eficaz y “reconstruir mejor” en los ámbitos de recuperación, rehabilitación y reconstrucción.
2015	Agenda 2030 para el desarrollo sostenible	Colombia enfocará sus esfuerzos a 2030, en articulación con otras metas globales que aportan al aumento de resiliencia en las siguientes líneas estratégicas: Sinergias entre adaptación y mitigación, Adaptación basada en socio-ecosistemas, Articulación de la adaptación al cambio climático y gestión de riesgos, incluyendo el diseño e implementación de un sistema de alerta temprana, Adaptación de infraestructura básica y sectores de la economía, Incorporación de consideraciones de adaptación y resiliencia en la planificación sectorial, territorial y del desarrollo, Promoción de la educación en cambio climático para generación de cambios de comportamiento, Consolidación de territorios de paz con consideraciones de cambio climático
2015	Acuerdo de París	El Acuerdo de París acoge la aprobación de la resolución A/RES/70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, así como la aprobación de la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo y la aprobación del Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres. Colombia, deberá ratificar el Acuerdo de París a través del Congreso de la República antes del año 2020, año en el que entrará en vigor. Así mismo, el país, presentó sus contribuciones nacionalmente determinadas, es decir reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para 2030. Así mismo deberá presentar cada dos años su Comunicación sobre la adaptación.




 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	Página 9 de 60

2017	Decreto 602	Adiciona la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 Y 63 de la Ley 1682 de 2013, en relación con la gestión del riesgo de desastres en el Sector Transporte
2017	Decreto 823	Separación de funciones: Autoridad de Aviación y Proveedor de servicios <ul style="list-style-type: none"> <li>• Investigación de Accidentes</li> <li>• Dependiendo del Director General</li> </ul>
2017	Decreto 1357	Por la cual se crean y organizan los Grupos Internos de Trabajo en el nivel central AEROCIVIL y se les asignan responsabilidades
2017	Decreto 1499	Articula el Sistema de Gestión en el marco del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, a través de los mecanismos de control y verificación que permiten el cumplimiento de los objetivos y el logro de resultados de las entidades Actualiza el Modelo Estándar de Control Interno para el Estado Colombiano – MECI a través del Manual Operativo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG (correspondiendo a la 7° Dimensión de MIPG)
2017	Decreto 2157	Adopta directrices generales del Plan de Gestión de Riesgo de Desastres de la Entidades Públicas y Privadas en el marco del artículo 42 de la Ley 1523 de 2012
2018	Ley 1931	Establecer las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la Nación, Departamentos, Municipios, Distritos, Áreas Metropolitanas y Autoridades Ambientales principalmente en las acciones de adaptación al cambio climático, así como en mitigación de gases efecto invernadero, con el objetivo de reducir la vulnerabilidad de la población y de los ecosistemas del país frente a los efectos del mismo y promover la transición hacia una economía competitiva, sustentable y un desarrollo bajo en carbono

**Tabla 1. Normatividad aplicable. Elaboración propia a partir de instrumentos de planificación de la Aerocivil, 2018**

## **1.2 EL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DE LA UNIDAD ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL CON ENFOQUE DE CAMBIO CLIMÁTICO**

El Segundo Informe Bienal de Actualización de Colombia ante la CMNUCC menciona que el Acuerdo de París, adoptado en el país a través de la Ley 1844 de 2017 es la apuesta más ambiciosa para hacer frente al Cambio Climático considerado uno de los problemas más importantes que enfrenta la sociedad contemporánea. En la COP24 celebrada en Polonia, los países miembros de la Convención y signatarios del acuerdo adoptaron las reglas que lo harán operativo y que giran en gran medida en la información y la transparencia; indicando que el


 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 10 <b>de</b> 60

éxito para hacer frente al cambio climático inicia con la construcción y el reporte de información sólida, científicamente validada y correctamente reportada, de forma tal que, a partir de ella, se puedan construir, no solamente, medidas de mitigación y adaptación apropiadas a cada territorio, sino también procesos educativos que faciliten y cimientan los cambios comportamentales esperados en la sociedad, en el territorio y en el Sector.

Las metas nacionales y el seguimiento a estos compromisos se fundamentan en la disponibilidad de información en cambio climático para evidenciar los avances en la gestión, orientar los esfuerzos e informar la toma de decisiones conducentes a la acción climática efectiva. El país cuenta con instrumentos plasmados en la Ley 1931 de 2018, Ley de Cambio Climático y en particular con el Sistema de Información de Cambio Climático; instrumentos para desarrollar actividades en los procesos de planificación sectorial y territorial los cuales han requerido una fuerte institucionalidad frente a la gestión del cambio climático y el fortalecimiento de capacidades que han conducido al reconocimiento de la problemática y a la formulación de estrategias que permitan dar respuestas y soluciones a la misma, de acuerdo a las condiciones del país. Ahora desde la visión Sectorial, la meta fundamental que comparten la gestión del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático es la de reducir el riesgo de desastres y los efectos asociados a pérdidas y daños derivados de la ocurrencia de eventos climáticos e hídricos con posibles aumentos en intensidades y recurrencias de futuros eventos extremos exacerbados por los efectos del calentamiento global. En general, se encuentra que los efectos del Cambio Climático representados en el aumento de temperatura, deshielo de glaciares, aumento del nivel del mar, alteración de la frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos extremos (lluvias, sequías, vientos y actividad ciclónica, etc.) exacerbaban las intensidades de los fenómenos amenazantes naturales y socio-naturales derivados y asociados con los agentes meteorológicos, tal y como lo indica el Plan Nacional de Gestión del Riesgo del país:

- Eventos atmosféricos: huracanes, vendavales, heladas, sequías
- Eventos hidrológicos: desbordamientos, inundaciones, avenidas torrenciales, lahares
- Socio-naturales: inundaciones, avenidas torrenciales, movimientos en masa, incendios de la cobertura vegetal.


Agentes amenazantes que configuran los principales escenarios de riesgo con manifestaciones recurrentes de desastres específicamente en los diversos modos de transporte en el país y en el mundo. En el contexto de la gestión del riesgo de desastres

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 11 de 60</b>

asociado a los fenómenos meteorológicos, el Cambio Climático es una de las variables que se consideran en el análisis de riesgos y la gran mayoría de acciones de Adaptación al Cambio Climático se relacionan directamente con las que se han venido adoptando en la planificación del desarrollo a través de la implementación de medidas de reducción del riesgo de desastres desde un enfoque prospectivo y correctivo.

El Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres frente al enfoque del cambio climático plantea la Estrategia: *Gestión del Riesgo de Desastres y Medidas de Adaptación*, a partir del reconocimiento y entendimiento del riesgo como un problema de desarrollo y de la inclusión de la incertidumbre en lo que concierne a los promedios y los extremos del clima en la planeación del territorio. El componente general del Plan, formula objetivos específicos en función de lograr el desarrollo y la implementación de los procesos de la gestión del riesgo de desastres y el fortalecimiento de la gobernanza. Bajo el enfoque del Cambio Climático, los propósitos perseguidos se integran en la práctica hacia una reducción de la vulnerabilidad dentro del contexto del desarrollo económico y social en el territorio, lo que implica considerar aspectos relacionados con las capacidades para incrementar la resiliencia de las comunidades y para ajustarse autónomamente al cambio climático. De otro lado la toma de decisiones se proyectan desde la estimación del riesgo residual en el cual las medidas deberán apuntar a la transferencia del riesgo para enfrentar las consecuencias en caso de presentarse una situación de desastres asociada a eventos extremos o condiciones de variabilidad climática.

Los escenarios de Cambio Climático se presentan por la precipitación y temperaturas media, máxima y mínima de cada aeropuerto dependiendo de la región en que se encuentre ubicado. Las alteraciones que puede provocar un aeropuerto sobre el clima local o microclima son debidas a la construcción de pistas y a la emisión de partículas derivadas de actividades aeronáuticas. Cada aeropuerto ha venido desarrollando investigaciones para detectar evidencias del cambio climático en los distintos monitoreos de calidad del aire en los aeródromos, donde permiten calcular tendencias variables meteorológicas para establecer fenómenos climatológicos y evidenciar impactos de cambio climático, particularmente el aumento de Gases Efecto Invernadero. El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales-IDEAM, ha desarrollado investigaciones para detectar evidencias del cambio climático en Colombia, con estas investigaciones y el conocimiento sustentando en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC, se proyectan posibles impactos del cambio climático sobre los diferentes ecosistemas y sectores de cada región aeroportuaria y que ha encontrado observaciones climatológicas que registran cambios en el comportamiento de la precipitación, temperaturas extremas, desplazamiento de la flora y fauna y modificación

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	Página <b>12</b> de <b>60</b>

de ecosistemas. La causa de este aumento gradual en la temperatura es atribuida al efecto invernadero.

Teniendo en cuenta la ratificación del protocolo de Kioto y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, y el estudio, que se generó para conocer la vulnerabilidad del territorio Nacional frente a los cambios climáticos se utiliza el modelo climatológico PRECIS (Providing Regional Climatesfor Impacts Studies), para determinar incrementos en la temperatura. Los resultados de las variables de precipitación, temperatura máxima, mínima y media, se proyectan al 2040 y hasta el 2100 en un escenario de cambio climático comprando lo esperando para el periodo 2011 y 2040.

Mediante los modelos climatológicos se observan indicadores no sólo de un calentamiento global, sino también un incremento de condiciones extremas que se traducen en sequías, olas de calor, inundaciones, etc. (Stott et al. & Jones et al., 2004), con las consiguientes incidencias en la salud humana, la seguridad alimentaria, el acceso a los recursos naturales trayendo desplazamiento de la población para la adquisición de estos, así como por efectos de los eventos extremos, entre otros. (IDEAM, 2012)

En conclusión, la gestión del riesgo que se orienta desde el Plan Nacional de Gestión del Riesgo y así mismo el PGRDEPP de la Aeronáutica Civil tiene en cuenta la exacerbación de los fenómenos hidroclimáticos en una regional y local a través del acercamiento sectorial al territorio. Ello incidiendo en la reducción de la vulnerabilidad y en el mejoramiento de la resiliencia a través de medidas mitigación y de adaptación que en la práctica son las mismas que se han promovido en los esquemas y procesos de intervención en el marco de la planificación del desarrollo y de la sostenibilidad ambiental.

### **1. 3 ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS**

PGRDEP	Plan de Gestión del Riesgo de Desastres
SEI	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios
SAR	Servicio Aéreo de Rescate
ACC	Centro de Control de Área
AD	Aeródromo
AIP	Publicación de información aeronáutica
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AIREP	Aeronotificación
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## PLAN

### PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP

Principio de procedencia:  
1000.263


Clave: GDIR-1.0-11-010

Versión: 01

Fecha: 18/Ene/2019

Página 13 de 60

ASHTAM	Serie especial de NOTAM que notifica un cambio en la actividad de un volcán, una erupción volcánica y/o una nube de cenizas volcánicas que es de importancia para las operaciones de las aeronaves
ATC	Control de tránsito aéreo
ATCO	Controlador de tránsito aéreo
ATFM	Gestión de la afluencia del tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo
CDM	Toma de decisiones colaborativa
CNAP	Centro nacional de análisis y pronóstico
FMU	Unidad de gestión de flujo de tránsito aéreo
FIR	Región de información de vuelo
IAVW	Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales
IVATF	Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas (de la OACI)
LOA	Carta de acuerdo
MET	Meteorología
MWO	Oficina de vigilancia meteorológica
NOTAM	Aviso a los aviadores
PANS ATM	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
SAM	Región Sudamericana de la OACI
SARPS	Normas y métodos recomendados
SGC	Servicio Geológico Colombiano
SIGMET	Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves
SMS	Sistema de Gestión de Seguridad
SRA	Evaluación de los Riesgos de Seguridad Operacional
VAA	Aviso de cenizas volcánicas
VAAC	Centro de avisos de cenizas volcánicas
VACP/SAM	Plan de contingencia de ceniza volcánica de la Región Sudamericana
VAG	Formato gráfico de los avisos de cenizas volcánicas
VAR	Notificación de actividad volcánica desde una aeronave (la parte en tiempo real de la VAR se expide de la misma manera que una AIREP especial)
VOLCEX	Ejercicios periódicos de la OACI sobre cenizas volcánicas para validar y mejorar los planes y procedimientos regionales de contingencia sobre cenizas volcánicas
VONA:	Notificación del Observatorio de Volcanes para la Aviación
WAFC	Centro mundial de pronósticos de área

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 14 de 60

## 1.4 DEFINICIONES APLICABLES

**Adaptación:** Comprende el ajuste de los sistemas naturales o humanos a los estímulos climáticos actuales o esperados o a sus efectos, con el fin de moderar perjuicios o explotar oportunidades beneficiosas, En el caso de los eventos hidrometeorológicos la Adaptación al Cambio Climático corresponde a la gestión del riesgo de desastres en la medida en que está encaminada a la reducción de la vulnerabilidad o al mejoramiento de la resiliencia en respuesta a los cambios observados o esperados del clima y su variabilidad.


**Alerta:** Estado que se declara con anterioridad a la manifestación de un evento peligroso, con base en el monitoreo del comportamiento del respectivo fenómeno, con el fin de que las entidades y la población involucrada activen procedimientos de acción previamente establecidos.

**Amenaza:** Peligro latente de que un evento físico de origen natural, o causado, o inducido por la acción humana de manera accidental, se presente con una severidad suficiente para causar pérdida de vidas, lesiones u otros impactos en la salud, así como también daños y pérdidas en los bienes, la infraestructura, los medios de sustento, la prestación de servicios y los recursos ambientales.

**Análisis y evaluación del riesgo:** Implica la consideración de las causas y fuentes del riesgo, sus consecuencias y la probabilidad de que dichas consecuencias puedan ocurrir. Es el modelo mediante el cual se relaciona la amenaza y la vulnerabilidad de los elementos expuestos, con el fin de determinar los posibles efectos sociales, económicos y ambientales y sus probabilidades. Se estima el valor de los daños y las pérdidas potenciales, y se compara con criterios de seguridad establecidos, con el propósito de definir tipos de intervención y alcance de la reducción del riesgo y preparación para la respuesta y recuperación.

**Calamidad pública:** Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios o los recursos ambientales, causa daños o pérdidas humanas, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la población, en el respectivo territorio, que exige al municipio, distrito o departamento ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción.

**Cambio climático:** Importante variación estadística en el estado medio del clima o en su variabilidad, que persiste durante un período prolongado (normalmente decenios o incluso

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 15 de 60</b>

más). El cambio climático se puede deber a procesos naturales internos o a cambios del forzamiento externo, o bien a cambios persistentes antropogénicos en la composición de la atmósfera o en el uso de las tierras.

**Conocimiento del riesgo:** Es el proceso de la gestión del riesgo compuesto por la identificación de escenarios de riesgo, el análisis y evaluación del riesgo, el monitoreo y seguimiento del riesgo y sus componentes y la comunicación para promover una mayor conciencia del mismo que alimenta los procesos de reducción del riesgo y de manejo de desastre.


**Desastre:** Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios o los recursos ambientales, causa daños o pérdidas humanas, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad, que exige del Estado y del sistema nacional ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción.

**Emergencia:** Situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general.

**Exposición (elementos expuestos):** Se refiere a la presencia de personas, medios de subsistencia, servicios ambientales y recursos económicos y sociales, bienes culturales e infraestructura que por su localización pueden ser afectados por la manifestación de una amenaza.

**Gestión del riesgo:** Es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible.

**Intervención:** Corresponde al tratamiento del riesgo mediante la modificación intencional de las características de un fenómeno con el fin de reducir la amenaza que representa o de

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 16 de 60

modificar las características intrínsecas de un elemento expuesto con el fin de reducir su vulnerabilidad.

**Intervención correctiva:** Proceso cuyo objetivo es reducir el nivel de riesgo existente en la sociedad a través de acciones de mitigación, en el sentido de disminuir o reducir las condiciones de amenaza, cuando sea posible, y la vulnerabilidad de los elementos expuestos.

**Intervención prospectiva:** Proceso cuyo objetivo es garantizar que no surjan nuevas situaciones de riesgo a través de acciones de prevención, impidiendo que los elementos expuestos sean vulnerables o que lleguen a estar expuestos ante posibles eventos peligrosos. Su objetivo último es evitar nuevo riesgo y la necesidad de intervenciones correctivas en el futuro. La intervención prospectiva se realiza primordialmente a través de la planificación ambiental sostenible, el ordenamiento territorial, la planificación sectorial, la regulación y las especificaciones técnicas, los estudios de prefactibilidad y diseño adecuados, el control y seguimiento y en general todos aquellos mecanismos que contribuyan de manera anticipada a la localización, construcción y funcionamiento seguro de la infraestructura, los bienes y la población.


**Manejo de desastres:** Es el proceso de la gestión del riesgo compuesto por la preparación para la respuesta a emergencias, la preparación para la recuperación posdesastre, la ejecución de dicha respuesta y la ejecución de la respectiva recuperación, entendiéndose: rehabilitación y recuperación.

**Mitigación del riesgo:** Medidas de intervención prescriptiva o correctiva dirigidas a reducir o disminuir los daños y pérdidas que se puedan presentar a través de reglamentos de seguridad y proyectos de inversión pública o privada cuyo objetivo es reducir las condiciones de amenaza, cuando sea posible, y la vulnerabilidad existente.

**Preparación:** Es el conjunto de acciones principalmente de coordinación, sistemas de alerta, capacitación, equipamiento, centros de reserva y albergues y entrenamiento, con el propósito de optimizar la ejecución de los diferentes servicios básicos de respuesta, como accesibilidad y transporte, telecomunicaciones, evaluación de daños y análisis de necesidades, salud y saneamiento básico, búsqueda y rescate, extinción de incendios y manejo de materiales peligrosos, albergues y alimentación, servicios públicos, seguridad y convivencia, aspectos financieros y legales, información pública y el manejo general de la respuesta, entre otros.

**Prevención de riesgo:** Medidas y acciones de intervención restrictiva o prospectiva dispuestas con anticipación con el fin de evitar que se genere riesgo. Puede enfocarse a



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 17 de 60

evitar o neutralizar la amenaza o la exposición y la vulnerabilidad ante la misma en forma definitiva para impedir que se genere nuevo riesgo. Los instrumentos esenciales de la prevención son aquellos previstos en la planificación, la inversión pública y el ordenamiento ambiental territorial, que tienen como objetivo reglamentar el uso y la ocupación del suelo de forma segura y sostenible.

**Protección financiera:** Mecanismos o instrumentos financieros de retención intencional o transferencia del riesgo que se establecen en forma ex ante con el fin de acceder de manera ex post a recursos económicos oportunos para la atención de emergencias y la recuperación.


**Recuperación:** Son las acciones para el restablecimiento de las condiciones normales de vida mediante la rehabilitación, reparación o reconstrucción del área afectada, los bienes y servicios interrumpidos o deteriorados y el restablecimiento e impulso del desarrollo económico y social de la comunidad. La recuperación tiene como propósito central evitar la reproducción de las condiciones de riesgo preexistentes en el área o sector afectado.

**Reducción del riesgo:** Es el proceso de la gestión del riesgo, está compuesto por la intervención dirigida a modificar o disminuir las condiciones de riesgo existentes, entendiéndose: mitigación del riesgo y a evitar nuevo riesgo en el territorio, entendiéndose: prevención del riesgo. Son medidas de mitigación y prevención que se adoptan con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, para evitar o minimizar los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos. La reducción del riesgo la componen la intervención correctiva del riesgo existente, la intervención prospectiva de nuevo riesgo y la protección financiera.

**Reglamentación prescriptiva:** Disposiciones cuyo objetivo es determinar en forma explícita exigencias mínimas de seguridad en elementos que están o van a estar expuestos en áreas propensas a eventos peligrosos con el fin de preestablecer el nivel de riesgo aceptable en dichas áreas.

**Reglamentación restrictiva:** Disposiciones cuyo objetivo es evitar la configuración de nuevo riesgo mediante la prohibición taxativa de la ocupación permanente de áreas expuestas y propensas a eventos peligrosos. Es fundamental para la planificación ambiental y territorial sostenible.

**Respuesta:** Ejecución de las actividades necesarias para la atención de la emergencia como accesibilidad y transporte, telecomunicaciones, evaluación de daños y análisis de necesidades, salud y saneamiento básico, búsqueda y rescate, extinción de incendios y manejo de materiales peligrosos, albergues y alimentación, servicios públicos, seguridad y

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	Página <b>18</b> de <b>60</b>

convivencia, aspectos financieros y legales, información pública y el manejo general de la respuesta, entre otros. La efectividad de la respuesta depende de la calidad de preparación.

**Riesgo de desastres:** Corresponde a los daños o pérdidas potenciales que pueden presentarse debido a los eventos físicos peligrosos de origen natural, socio-natural tecnológico, biosanitario o humano no intencional, en un período de tiempo específico y que son determinados por la vulnerabilidad de los elementos expuestos; por consiguiente, el riesgo de desastres se deriva de la combinación de la amenaza y la vulnerabilidad.

**Seguridad territorial:** La seguridad territorial se refiere a la sostenibilidad de las relaciones entre la dinámica de la naturaleza y la dinámica de las comunidades en un territorio en particular. Este concepto incluye las nociones de seguridad alimentaria, seguridad jurídica o institucional, seguridad económica, seguridad ecológica y seguridad social.

**Vulnerabilidad:** Susceptibilidad o fragilidad física, económica, social, ambiental o institucional que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que un evento físico peligroso se presente. Corresponde a la predisposición a sufrir pérdidas o daños de los seres humanos y sus medios de subsistencia, así como de sus sistemas físicos, sociales, económicos y de apoyo que pueden ser afectados por eventos físicos peligrosos.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## PLAN

### PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP

**Principio de procedencia:**  
1000.263

**Clave:** GDIR-1.0-11-010


**Versión:** 01

**Fecha:** 18/Ene/2019

Página **19** de **60**

## CAPÍTULO 2

### COMPONENTE GENERAL DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DE LA UNIDAD ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 20 <b>de</b> 60

## 2. COMPONENTE GENERAL


El componente general define el marco estratégico de acción del PGRDEPP de la Unidad Nacional Aeronáutica Civil en él se incorpora sus objetivos y metas, integrando las estrategias que guiarán la acción para alcanzar los instrumentos de armonización con la planeación del desarrollo de la infraestructura de transporte no concesionado a cargo de la entidad.

### 2.1 OBJETIVO GENERAL

Orientar las acciones de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil para formular, ejecutar y evaluar las políticas permanentes para el conocimiento, la reducción del riesgo y para el manejo de desastres en el modo aéreo del país en el marco de la política pública de gestión del riesgo, contribuyendo a proteger a la población y a la sostenibilidad de la entidad.

### 2.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

1. Mejorar el conocimiento del riesgo de desastres en el entorno interno y externo de la organización y de los aeropuertos del país, acorde a las funciones y responsabilidades de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil
2. Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de género y diversidad cultural
3. Mejorar la captura y manejo de la información técnica relacionada con la gestión del riesgo de desastres surgida de la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil
4. Reducir la construcción de nuevas condiciones de riesgo en el desarrollo sectorial, y mejorar la planificación de la sostenibilidad ambiental
5. Determinar el riesgo residual en la infraestructura de transporte del modo aéreo y actuar conforme a ello con intervenciones correctivas y prospectivas surgidas del conocimiento del riesgo y de la aplicación de metodologías para el cálculo del riesgo y sus componentes
6. Garantizar un oportuno, eficaz y adecuado manejo de desastres en la infraestructura de transporte del modo aéreo de acuerdo con las funciones y responsabilidades propias de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 21 de 60

7. Trabajar por el acercamiento sectorial al territorio en procura de acciones conjuntas y coordinadas respecto a la gestión del riesgo y la adaptación al cambio climático en la infraestructura del modo aéreo del país

## 2.3 PROCESO DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

### 2.3.1 Establecimiento del contexto


### 2.3.2 Información General

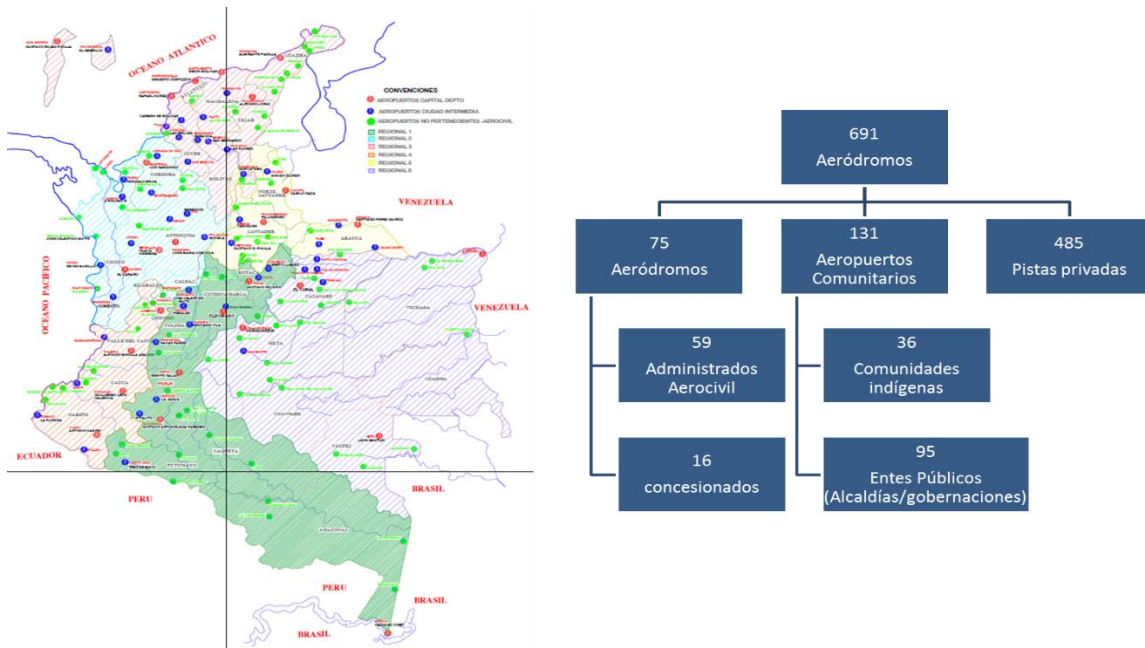
La sede de la Unidad Especial Aeronáutica se encuentra Ubicada en la Avenida calle 26 No. 103 - 9 de Bogotá D.C., frente al Aeropuerto Internacional El Dorado. En la Aerocivil se trabaja por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país (ver figura 1.)



**Figura 1. Ubicación Sede Principal Unidad Especial de la Aeronáutica Civil. Fuente: Google maps, 2018**

En cuanto a la red aeroportuaria actualmente está conformada por seiscientos noventa y un (691) aeródromos de los cuales setenta y cinco (75) son de propiedad de la Aerocivil, cincuenta y nueve (59) de ellos son administrados por la entidad y diez y seis (16) corresponden a infraestructura del modo aéreo concesionado. En la figura 2, se relacionan los aeropuertos ubicados en el territorio nacional.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 22 de 60




**Figura 2. Ubicación y administración de aeropuertos en el territorio nacional. Fuente: Aerocivil, 2018**

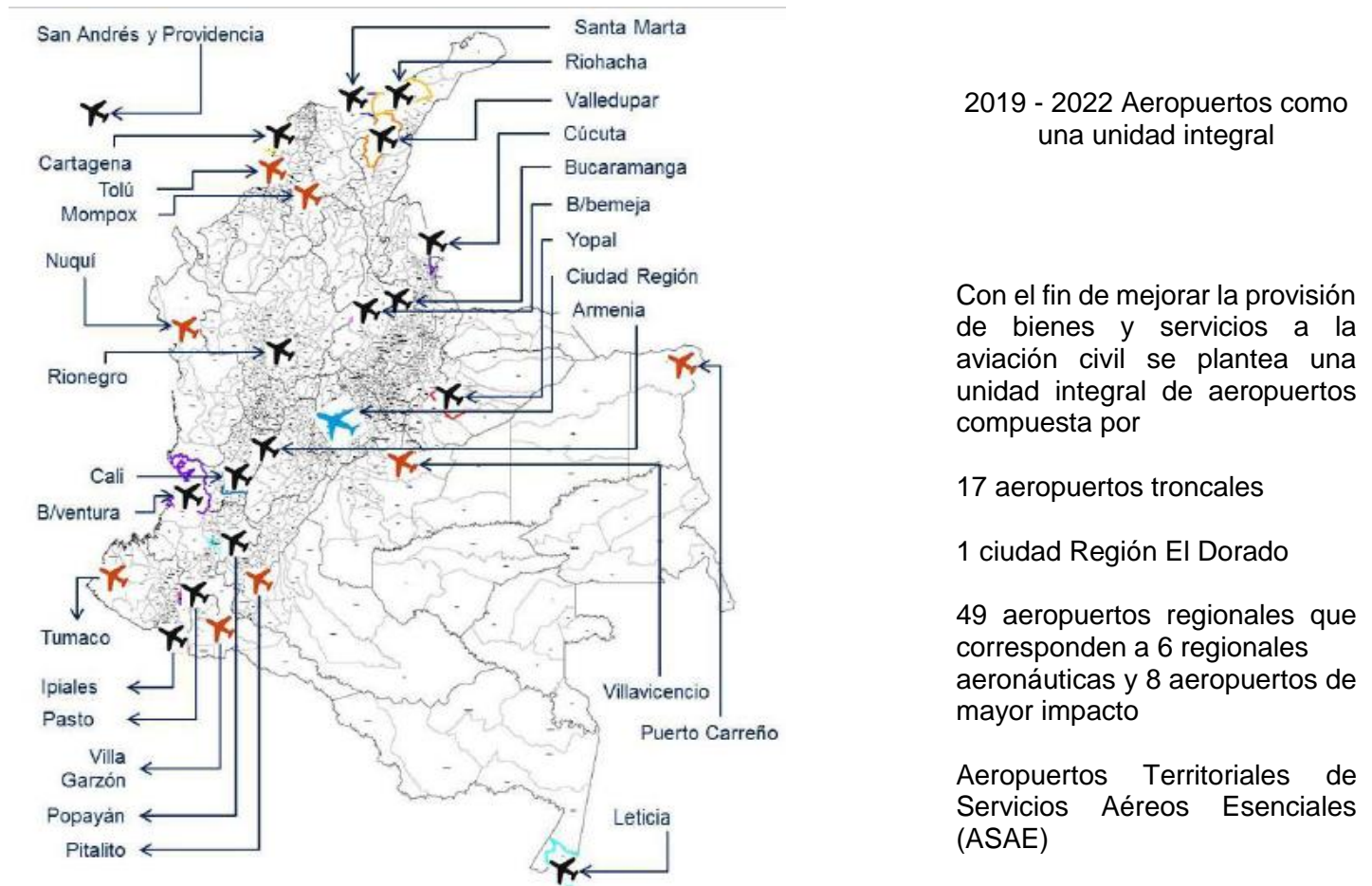
La Ley 1753 de 2015 del Plan Nacional de Desarrollo 2014 - 2018 en su artículo 148 determina el presupuesto orientado a resultados, como una técnica presupuestal que permite alinear la planeación y el presupuesto.

En ese sentido la Unidad Especial de la Aerocivil plantea para el período 2019 – 2022 la reformulación de la inversión desde una visión integral de los proyectos, en línea con las necesidades estratégicas, el aseguramiento de la sostenibilidad del modelo desde la asignación presupuestal acorde con el PNA y con los Planes Maestros, con la asignación de una Gerencia Integral por proyecto durante todo su ciclo de vida y finalmente con el desarrollo del talento humano enfocado hacia la nueva visión de la aviación civil colombiana.

El modelo busca mejorar el control de los proyectos que se desarrollan a partir de la optimización de los recursos; orientando la inversión a resultados con la atención de lineamientos del plan de desarrollo nacional para implantar mejores prácticas que dan cuenta del eficiente manejo de los procesos y proyectos. La figura 3 identifica la Unidad integral de

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 23 de 60

intervención de la infraestructura aeroportuaria, aeronáutica y de servicios a la navegación aérea 2019 - 2022



**Figura 3. Ubicación y administración de aeropuertos en el territorio nacional. Fuente: Aerocivil, 2018**

En los aeropuertos se incluye tanto las obras de infraestructura de obras civiles lado aire, como de edificaciones, lado tierra y administrativas del nivel central. Los aeropuertos propiedad de la Unidad Especial Aeronáutica se especifican en la tabla 2. De igual manera se determina la categorización de los aeropuertos de acuerdo con el número de pasajeros que se movilizan. Ver tabla 3.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

**PLAN**

**PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP**

**Principio de procedencia:**  
1000.263

**Clave:** GDIR-1.0-11-010

**Versión:** 01

**Fecha:** 18/Ene/2019

**Página** 24 **de** 60

**AERÓDROMOS PROPIEDAD DE LA  
UAEAC**

AERÓDROMOS PROPIEDAD DE LA UAEAC		AERÓDROMOS PROPIEDAD DE LA UAEAC		AERÓDROMOS PROPIEDAD DE LA UAEAC	
NOMBRE DEL AERÓDROMO	UBICACION				
El Río	Amalfi-Antioquia	Baracoa	Magangué-Bolívar	Cananguchal	Villa Garzón-Putumayo
Antonio Roldan Betancourt	Carepa-Antioquia	San Bernardo	Mompos-Bolívar	Navas Pardo	Chaparral-Tolima
Morela	Puerto Berrio-Antioquia	Hacaritama	Aguachica-Cesar	Santiago Vila	Flandes-Tolima
Alberto Jaramillo Sánchez	Remedios-Antioquia	Alfonso López Pumarejo	Valledupar-Cesar	Perales	Ibagué-Tolima
José María Córdova	Rionegro-Antioquia	Berastegui	Ciénaga de Oro-Córdoba	José Celestino Mutis	Mariquita-Tolima
Gonzalo Mejía	Turbo-Antioquia	El Pindo	Montelibano-Córdoba	Juan Casiano	Guapi-Cauca
Ali Piedrahita	Urrao-Antioquia	Los Garzones	Montería-Córdoba	Guillermo León Valencia	Popayán-Cauca
El Edén	Armenia-Quindío	Almirante Padilla	Riohacha-La Guajira	Mandinga	Condoto-Choco
Juan José Rendón	Paipa-Boyacá	Las Flores	El Banco-Magdalena	Reyes Murillo	Nuquí-Choco
Gustavo Rojas Pinilla	Tunja-Boyacá	Simón Bolívar	Santa Marta-Magdalena	El Caraño	Quibdó-Choco
El Dorado	Bogotá-Bogotá D.C.	El Embrujo	Providencia Isla	San Luis	Aldana, Ipiales-Nariño
Flaminio Suárez Camacho	Chía-Cundinamarca	Las Flores	Plato-Magdalena	Antonio Nariño	Pasto-Nariño
Camilo Daza	Cúcuta-Norte de Santander	Gustavo Rojas Pinilla	San Andrés Islas	La Florida	Tumaco-Nariño
Aguas Claras	Ocaña-Norte de Santander	Las Brujas	Corozal-Sucre	Gerardo Tobar López	Buenaventura-Valle
Yariguies	Barrancabermeja-Santander	Algarrobo	San Marcos-Sucre	Alfonso Bonilla Aragón	Palmira-Valle
Palonegro	Lebrija, Bucaramanga-Santander	Golfo de Morrosquillo	Tolú-Sucre	Santiago Pérez Quiroz	Arauca-Arauca
Gustavo Rojas Pinilla	Cimitarra-Santander	Alfredo Vásquez Cobo	Leticia-Amazonas	El Troncal	Araquita-Arauca
Ernesto Cortissoz	Barranquilla-Atlántico	Gustavo Artunduaga Paredes	Florencia-Caquetá	Cravo Norte	Cravo Norte-Arauca
Rafael Nuñez	Cartagena-Bolívar	Eduardo Falla Solano	San Vicente del Caguán-Caquetá	Rondón	Arauca-Arauca
		Benito Salas Vargas	Neiva-Huila	Gustavo Vargas	Tame-Arauca
		Contador	Pitalito-Huila	Paz de Ariporo	Paz de Ariporo-Casanare
		Tres de Mayo	Puerto Asís-Putumayo	Hato Corozal	Hato Corozal-Casanare
				El Alcaraván	Yopal-Casanare
				Tablón de Támara	Tablón de Támara-Casanare
				Trinidad	Trinidad-Casanare
				San Martin	San Martin-Meta
				Vanguardia	Villavicencio-Meta

**Tabla 2. Aeródromos propiedad de la UEAC y clasificación de aeropuertos por volumen de pasajeros movilizados.**

**Fuente:** Plan de Navegación Aérea para Colombia Volumen II





AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

**PLAN**

**PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP**

**Principio de procedencia:**  
1000.263

**Clave:** GDIR-1.0-11-010

**Versión:** 01

**Fecha:** 18/Ene/2019


**Página** 25 **de** 60

CATEGORIA A AEROPUERTOS INTERNACIONALES	
AEROPUERTO	MUNICIPIO
1. Gustavo Rojas Pinilla	San Andrés Islas
2. Simón Bolívar	Santa Marta-Magdalena
3. Alfonso López Pumarejo	Valledupar-Cesar
4. Almirante Padilla	Riohacha-La Guajira
5. Alfredo Vásquez Cobo	Leticia-Amazonas
6. Palonegro	Lebrija, Bucaramanga-Santander
7. Camilo Daza	Cúcuta-Norte de Santander
8. El Edén	Armenia-Quindío
9. José María Córdova	Rionegro-Antioquia
10. Rafael Nuñez	Cartagena-Bolívar
11. Ernesto Cortissoz	Barranquilla-Atlántico
12. El Dorado	Bogotá-Bogotá D.C.
13. Alfonso Bonilla Aragón	Palmira-Valle
14. San Luis	Aldana, Ipiales-Nariño
15. Los Garzones	Montería-Córdoba

CATEGORIA B AEROPUERTOS NACIONALES	
AEROPUERTO	MUNICIPIO
1. Yariguies	Barrancabermeja-Santander
2. Antonio Roldan Betancourt	Carepa-Antioquia
3. El Alcaraván	Yopal-Casanare
4. Gustavo Artunduaga Paredes	Florencia-Caquetá
5. Flaminio Suárez Camacho	Guaymaral, Chia-Cundinamarca
6. Perales	Ibagué-Tolima
7. Benito Salas Vargas	Neiva-Huila
8. Antonio Nariño	Pasto-Nariño
9. Guillermo León Valencia	Popayán-Cauca
10. Vanguardia	Villavicencio-Meta

CATEGORIA C AEROPUERTOS NACIONALES	
AEROPUERTO	MUNICIPIO
1. Santiago Pérez Quiroz	Arauca-Arauca
2. Santiago Vila	Flandes-Tolima
3. Juan Casiano	Guapi-Cauca
4. José Celestino Mutis	Mariquita-Tolima
5. Reyes Murillo	Nuquí-Choco
6. Contador	Pitalito-Huila
7. El Embrujo	Providencia Isla
8. Tres de Mayo	Puerto Asís-Putumayo
9. La Florida	Tumaco-Nariño
10. Cananguchal	Villa Garzón-Putumayo

**Tabla 3. Aeródromos propiedad de la UEAC y clasificación de aeropuertos por volumen de pasajeros movilizados.**  
**Fuente:** Plan de Navegación Aérea para Colombia Volumen II

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 26 de 60</b>


De al artículo 1 del decreto 1647 de 1994 que a su vez modifica el artículo 48 de la ley 105 de 1993. En categoría A se clasifican los aeropuertos internacionales que embarcan más de 300.000 pasajeros al año, en categoría B se ubican los aeropuertos nacionales con una movilizad de pasajeros que oscila entre 50.000 y 300.000 personas al año, en la categoría C están los aeropuertos nacionales con menos de 50.000 pasajeros al año y finalmente en categoría regional los aeropuertos nacionales que proporcionan acceso a zonas remotas con baja frecuencia de operaciones comerciales.

El Plan Nacional de Navegación Aérea PNNA de la Aerocivil menciona 691 aeródromos, de los cuales 6 son militares, 485 son privados y 251 públicos. La distribución de los aeródromos públicos se presenta en la siguiente tabla:

PROPIETARIO	CANTIDAD
UAEAC	68
Gobernaciones	24
Municipios	91
Corregimientos	10
Resguardo indígena	35
Junta de acción comunal	2
Otros	21
Total	251

**Tabla 4. Estaciones de radioayudas. Fuente: Aerocivil, 2018. Fuente:**

De acuerdo al Plan de Adaptación al riesgo y al cambio climático de la Unidad Especial Aerocivil, de los 251 aeropuertos públicos, 68 aeropuertos son propiedad de la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil UAEAC y sobre los mismos la entidad ejerce Autoridad Ambiental. Además de los aeropuertos, es necesario tener en cuenta las estaciones de Radioayudas para las comunicaciones ubicadas en el aeropuerto o cerca del mismo por lo que es preciso incorporar al análisis de riesgo esta infraestructura.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 27 de 60</b>

### 2.3.3 Contexto Externo

Hace referencia al ambiente exterior en el cual la organización busca alcanzar sus objetivos organizacionales de compromiso, de credibilidad y de confianza que se debe generar con su entorno y con la comunidad del área de influencia de probable afectación, alineados con la gestión de riesgos.


Regularmente hace énfasis en requisitos legales, reglamentarios y la descripción del entorno de la actividad entre otros, teniendo en cuenta los elementos expuestos entorno de la actividad y la relacionada con el área de afectación probable.

#### a. Descripción del entorno del establecimiento/actividad

La Unidad Especial de la Aeronáutica Civil es una institución de la rama ejecutiva del gobierno de Colombia a cargo de la formular propuestas con el Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo propendiendo por el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país, garantizando el cumplimiento del Convenio de Aviación Civil Internacional en armonía con las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los reglamentos aeronáuticos Colombianos.

La corresponde a la Aerocivil dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo, controlar, supervisar y asistir la operación y la navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional. De igual manera promueve e implementa estrategias de mercadeo y comercialización que propenden por el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario. Desarrolla, interpreta y aplica en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento, ejecutando las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia.

De igual manera expide, modifica y mantiene los reglamentos aeronáuticos conforme al desarrollo de la aviación civil; vigilando, evaluando y controlando


 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 28 de 60</b>

el cumplimiento de las normas aeronáuticas y aeroportuarias en los aeropuertos propios, concesionados, descentralizados o privados. Propicia la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria, interviniendo y sancionando en caso de violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria. Fija y desarrolla la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sanciona su violación.

La Unidad Especial Aerocivil establece las tarifas, tasas y derechos en materia de transporte aéreo, fija, recauda y cobra las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial. Dirige, organiza, opera y controla con exclusividad y en lo de su competencia, las telecomunicaciones aeronáuticas. Conduce en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil. Coordina los lineamientos con las demás entidades u organismos que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo. Propende por el perfeccionamiento, actualización y capacitación técnica del personal aeronáutico, conforme a los desarrollos tecnológicos, realiza todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo, fomentando y estimulando las investigaciones en ciencia y en tecnología aeronáutica y aeroespacial. Facilita la prestación de la asistencia técnica a las entidades de derecho público internacionales o de otros países que la soliciten, bajo acuerdos de cooperación bilateral o multilateral.

*La misión:* En la Aerocivil trabajamos por el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

*La visión:* La Aerocivil en el año 2026, será una institución líder a nivel internacional, ambientalmente responsable, con infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que cumpla con los estándares de seguridad operacional del orden nacional e internacional.


 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 29 de 60</b>

El plan estratégico aeroportuario la Unidad Especial Aeronáutico plantea “Movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia”

- b. Identificación de instalaciones que puedan originar amenazas o producir efecto dominó mediante análisis cualitativo de acuerdo a la información disponible por las entidades pertinentes.

La política institucional de gestión del riesgo de las entidades públicas generan el compromiso de contribuir a la seguridad razonable frente al cumplimiento de la misión y al logro de los objetivos institucionales, mediante la adopción de una metodología institucional y la asignación de roles y responsabilidades de cada uno de los servidores de la entidad con un esquema de las *Líneas de Defensa* para prevenir la materialización de los riesgos de: gestión, corrupción, seguridad digital, contratación, defensa jurídica y desastres en todos los procesos, planes, programas, proyectos y contratos de la Entidad, en Planta Central y en los aeropuertos ubicados en el territorio.

Respecto a la gestión de riesgos de desastres naturales y antrópicos de los que trata la política pública de gestión del riesgo de desastres, la Unidad Especial Aeronáutica adoptará de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 2157 de 2017 las directrices generales para la elaboración del plan de gestión del riesgo de desastres en el marco del artículo 42 de la ley 1523 de 2012. Anualmente, el Jefe de la Oficina Asesora de Planeación liderará la formulación y actualización del plan de gestión del riesgo de desastres de la Aerocivil, y los órganos de control del Estado ejercerán procesos de monitoreo, evaluación y control y, la sociedad, a través de los mecanismos de veeduría ciudadana al mencionado plan.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 30 de 60</b>

### 2.3.4 Contexto Interno

De acuerdo con lo contemplado en el Decreto 260 de 2004, la Aeronáutica Civil es una entidad especializada de carácter técnico adscrita al Ministerio de Transporte, con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Se distingue por ser la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de esta con la aviación de Estado; desarrollando las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos sobre la materia, contribuyendo de esta manera al mantenimiento de la seguridad y soberanía nacional. De igual manera la prestación de servicios aeronáuticos y, con carácter exclusivo, desarrollar y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad. Así mismo, le corresponde reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país, y administrar directa o indirectamente los aeropuertos de su propiedad y los de propiedad de la Nación.

La Aerocivil es la entidad encargada de autorizar y vigilar la construcción de aeródromos, actividad está que continuarán desarrollando las entidades territoriales, las asociaciones de estas o el sector privado

- a. Gobierno, estructura organizacional, funciones y responsabilidades



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

# PLAN

## PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP

Principio de procedencia:  
1000.263

Clave: GDIR-1.0-11-010

Versión: 01

Fecha: 18/Ene/2019

Página 31 de 60

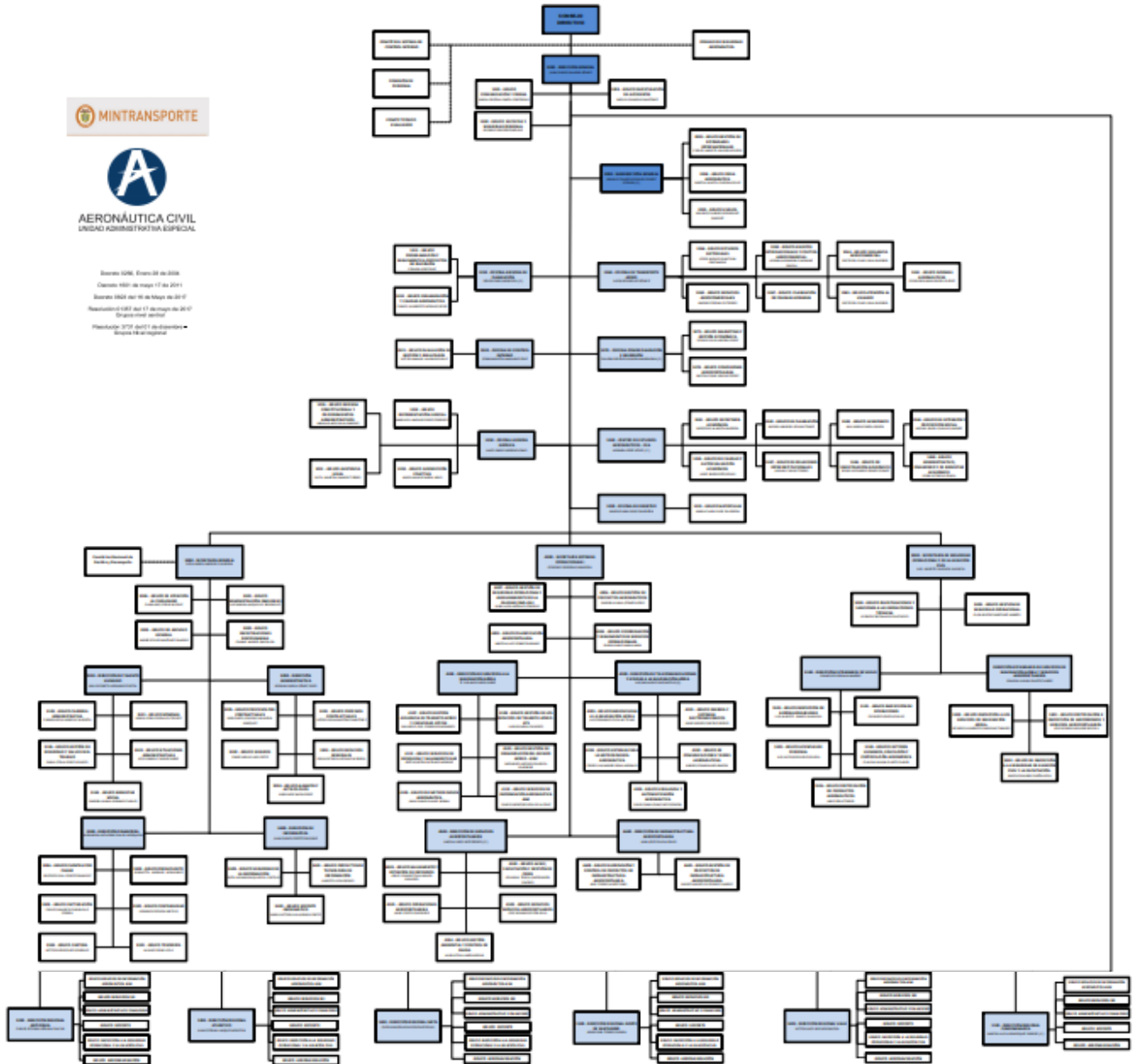



Figura 4 Organigrama actualizado Aeronáutica Civil. Fuente: <http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/Documents/ORGANIGRAMA>, 2018

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 32 de 60</b>

Tanto las funciones como el directorio telefónico de la entidad puede ser consultado a través de la página [www.aerocivil.gov.co](http://www.aerocivil.gov.co)

b. Políticas para la implementación del PGRDEPP de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil


Año	POLÍTICAS
2012	Ley 1523: Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, "Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones".
2017	Decreto 602 del Ministerio de Transporte: "Por el cual se adiciona la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 y se reglamentan los artículos 84 de la Ley 1523 de 2012 y 12 Y 63 de la Ley 1682 de 2013, en relación con la gestión del riesgo de desastres en el Sector Transporte y se dictan otras disposiciones"
2017	Decreto 2157 del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República: "por medio del cual se adoptan directrices generales para la elaboración del plan de gestión del riesgo de desastres de las entidades públicas y privadas en el marco del artículo 42 de la ley 1523 de 2012"

**Tabla 5. Políticas para la implementación del PGRDEPP Aeronáutica Civil**

c. Estrategias de la Unidad Especial Aeronáutica Civil para la implementación del PGRDEPP

Las estrategias para la incorporación del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil se basa en etapas secuenciales de acuerdo a la política pública estipulada en la Ley 1523 de 2012; realizables a partir de los procesos y sistemas propios de la entidad que buscan alcanzar en línea con el Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres los objetivos estratégicos de mejorar el conocimiento del riesgo de desastres en el territorio nacional, reducir la construcción de nuevas



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 33 de 60</b>

condiciones de riesgo en el desarrollo sectorial y ambiental sostenible, reducir las condiciones existentes de riesgo de desastres, garantizar un oportuno, eficaz y adecuado manejo de desastres, fortalecer la gobernanza, la educación y comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de género y diversidad cultural

La Gestión del riesgo de desastres en la Unidad Especial de la Aeronautica Civil, surge como un ciclo PHVA complementario a los procesos y objetivos institucionales, por ello los procesos de conocimiento, reducción y manejo se incorporan de la misma manera de acuerdo a las siguientes etapas:


Etapa 1. Levantamiento de la información primaria de las amenazas a las que están expuestas la infraestructura Aeroportuaria a cargo

En la actualidad se cuenta con información en un 70% de los aeropuertos de propiedad de la Aerocivil. Es necesario continuar con la recolección de la información en las demás unidades de análisis y el complemento de la existente.

La información compilada a la fecha hace parte del Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias para aeropuertos y estaciones de radio ayudas realizado por el Grupo de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Etapa 2. Clasificación de la infraestructura aeroportuaria por región natural de Colombia y por amenaza a la que se expone  
Georreferenciar la información empleando las herramientas existentes en la entidad, permite la visualización comprensible del riesgo. A partir de la información compilada en la etapa 1; es posible para la entidad generar capas de información georreferenciada así:

- i. Capa de ubicación de aeropuertos a cargo de la entidad, de municipios y concesionados
- ii. Capas de información de amenazas generados por otras entidades del conocimiento, clasificando por tipo de amenaza (alta, media, baja)
  1. Amenaza sísmica -SGC
  2. Amenaza por movimientos en masa - SGC
  3. Riesgo volcánico - SGC


 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 34 de 60</b>

4. Mapa de inundación de Colombia - IDEAM
  5. Áreas afectadas por inundación fenómeno de la niña 2010 – 2011 IDEAM
- iii. Capa de información asociada a los POT, PBOT, EOT según corresponda al municipio en el que se ubiquen cada uno de los aeropuertos. Información correspondiente a uso de suelo, procesos de deforestación, declaratoria de riesgo en el territorio, entre otros. Ver Anexo 2: Matriz preliminar de información de la planificación territorial con respecto a los aeropuertos a cargo de la entidad.

**Eta**pa 3. Realización de Estudios de Riesgo en un aeropuerto piloto a cargo de la entidad

La oficina Asesora de Planeación de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil ha determinado la realización de estudios de riesgo multiamenaza en el aeropuerto La Florida en Tumaco, departamento de Nariño. El sitio de este piloto surge basado en aspectos técnicos por las características multiamenaza de la región y las particularidades socio económicas del municipio, lo que lo constituye en un candidato efectivo de acercamiento sectorial al territorio. Adicionalmente, el equipo encargado de la realización de éste piloto deberá entregar como parte de los productos una Guía Metodológica para el cálculo del riesgo asociado a las múltiples amenazas que se puedan presentar en una infraestructura propia del modo aéreo del país. La Guía comprenderá la secuencia de pasos para la valoración del riesgo y sus componentes de amenaza y vulnerabilidad (física y social), apoyados permanentemente por el personal de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil a fin de lograr la realización de un documento técnico desde la visión de la institución y en armonía con los objetivos y metas de la misma.

La realización de la guía permitirá de una manera secuencial, establecer las necesidades básicas de información requeridas para los cálculos a realizar; información que será recopilada de manera paralela por el personal de la Aerocivil en los demás aeropuertos, de acuerdo a los requerimientos y en los

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 35 de 60</b>

formatos establecidos de manera conjunta entre el consultor y la entidad. La finalidad es optimizar el tiempo en la captura de datos con el fin de poder implementar el uso de la guía en el plazo estimado por la entidad para su realización. La consultoría tiene por objeto además de valorar el riesgo y realizar la guía, establecer las acciones de mitigación y de adaptación frente al riesgo que podría afectar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria en La Florida Tumaco.


#### Etapa 4. Otros Riesgos a incorporar en el PGRDEPP – Aerocivil

Las específicas competencias de la Aerocivil respecto al modo de transporte a cargo, le otorgan la capacidad administrativa, técnica y tecnológica para realizar estudios de riesgo respecto a las fallas tecnológicas que se pueden presentar en la operación de los aeropuertos; el PGRDEPP pretende generar las acciones preliminares para incorporar la determinación del riesgo por amenazas de tipo natural o antrópico en la infraestructura de transporte aéreo.

#### Etapa 5. Realización de Estudios de Riesgo en otros aeropuertos de la entidad

Una vez capturada la información base y obtenida la guía metodológica para la determinación del riesgo multiamenaza en la infraestructura aeroportuaria, se realizará la capacitación requerida a los profesionales correspondientes, a fin de implementar la metodología en la totalidad de los aeropuertos a cargo de la entidad; en un proceso gradual de acuerdo a la priorización estimada y a la diversidad de riesgos presentes en el territorio nacional; así como a la necesidad de estudios especializados dada la mencionada complejidad.

- Georreferenciación de infraestructura aeroportuaria para comparación con capas de información de la infraestructura aeronáutica generados en el territorio
- Armonización con instrumentos de planificación territorial
- Diseño de mecanismos de difusión del conocimiento generado a partir de los análisis de Riesgo en la infraestructura aeroportuaria

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 36 de 60</b>

- Diagnóstico de la infraestructura respecto a prediagnóstico de la Aerocivil
- Metodología para análisis de riesgo en la infraestructura aeroportuaria del país
- Estudios de Amenaza en cada infraestructura aeroportuaria por región natural del país
- Estudios de Vulnerabilidad en cada infraestructura aeroportuaria por región natural del país
- Inventario de elementos expuestos respecto a las Amenazas determinadas
- Obras de reducción


#### Etapa 6. Establecimiento de los Equipos de Trabajo

Definición de los grupos de trabajo que se van a encarga de gestionar los riesgos en cada una de las unidades de análisis a partir de la metodología obtenida de los estudios de riesgo a realizar en el aeropuerto piloto. Los equipos de trabajo recopilarán la información solicitada mediante el formato 1, manteniendo los datos actualizados de manera permanente y en coordinación con el territorio .

#### d. Capacidades de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil

Identificación de riesgo, vulnerabilidad y amenaza en el contexto en que se habita, con el fin de sensibilizar y obtener cambios de hábitos colectivos desde la individualidad de funcionarios y contratistas de la institución

1. Fortalecimiento Intersectorial e interdisciplinario de la Gestión Integral del Riesgo, con el fin de intercambiar conocimiento y aplicar en la institución.
2. Mejoramiento de la captura y el manejo de la información técnica desde la fuente a fin de construir históricos básicos para la valoración del riesgo y sus componentes.
3. Implementar un aeropuerto como piloto a fin de generar las metodologías para la valoración del riesgo y sus componentes

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 37 de 60</b>


4. Reporte y captura de datos técnicos y consolidar históricos de eventos en las inmediaciones de la infraestructura aeroportuaria
5. Fortalecimiento institucional, difusión de avances
6. Unificar conceptos de la Gestión del Riesgo e incentivar la transversalidad del tema en la institución para su desarrollo, concertación de responsabilidades, plazos y metas por área, así como su control y seguimiento.
7. Conformación de equipos de trabajo
8. Profesionales capacitados y sensibilizados en temas de Gestión del Riesgo y Cambio Climático
9. Apoyo intersectorial e interdisciplinario en la temática
10. Profesionales del Ministerio de Transporte y entidades adscrita
11. Georreferenciación de infraestructura de transporte en todos sus modos (Ministerio de Transporte)

La entidad tiene implementado el Sistema de Gestión de la Calidad basado en procesos:

- ✓ Procesos Estratégicos, los cuales son responsabilidad de la dirección
- ✓ Procesos de Apoyo para la gestión de los recursos
- ✓ Procesos Misionales que consisten en la realización del producto o prestación del servicio
- ✓ Procesos de Evaluación en los que se mide, analiza y mejora

Los procesos cubren las funciones de Aerocivil como autoridad aeronáutica y como proveedor de servicios a la navegación aérea y servicios aeroportuarios, de acuerdo con el Decreto 260 de 2004, su aplicación esta basada en el ciclo PHVA: planificar, hacer, verificar y actuar, todo ello replicable en los procesos de conocimiento, reducción y manejo de los que trata la política pública de gestión del riesgo de desastres ley 1523 de 2012.

Planificar	Hacer	Verificar	Actuar
Establecer los objetivos y procesos necesarios para	Implementar los procesos	Realizar el seguimiento y la medición de los procesos y los	Tomar acciones para mejorar

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 38 de 60</b>

conseguir resultados, de acuerdo con los requisitos del cliente, los legales aplicables y las políticas de la entidad		productos y/o servicios respecto a las políticas, los objetivos y los requisitos para el producto y/o servicio, e informar sobre los resultados	continuamente el desempeño de los procesos
---	--	---	--


Es importante considerar que para los aeropuertos concesionados el alcance de la prestación del servicio y la responsabilidad de la Aerocivil se encuentra definido en cada contrato de concesión.

e. Cultura organizacional, objetivos fundamentales

La Aerocivil concentra sus esfuerzos en seis (6) objetivos fundamentales así:

1. Mejorar los niveles de seguridad operacional del transporte aéreo
2. Mejorar la eficiencia e incrementar la capacidad de los servicios a la navegación aérea y de los servicios aeroportuarios
3. Mejorar la facilitación y la seguridad de la aviación civil
4. Minimizar los impactos negativos que generan el transporte aéreo sobre el medio ambiente y los recursos naturales
5. Fomentar la cobertura y el crecimiento de la aviación civil
6. Fortalecer la gestión y eficiencia institucional

Todos ellos ligados a la seguridad del transporte aéreo, en dónde la institución realiza acciones enmarcadas en los Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias para aeropuertos y estaciones de radio ayudas realizado por el Grupo de Seguridad y Salud en el Trabajo. De igual manera, el Manual de Calidad tiene como finalidad presentar el Sistema de Gestión de la Calidad de la Aerocivil y permite orientar a los servidores públicos y particulares que desarrollan funciones públicas en la aplicación de los requisitos de la norma

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 39 de 60


NTCGP 1000:2009, de tal forma que se conozcan, comprendan y apliquen los mismos con el propósito de cumplir los objetivos institucionales y la reglamentación aplicable de índole nacional e internacional

f. Otros planes y actos administrativos relacionados

La Aerocivil cuenta con planes y procedimientos en varias aéreas que permiten atender los diferentes eventos que puedan presentarse haciendo parte de su gestión, la realización de acciones para la prevención, atención y manejo de desastres

- Plan de prevención, preparación y respuesta ante emergencias para aeropuertos y estaciones de radio ayudas realizado por el Grupo de Seguridad y Salud en el Trabajo
- El Plan de emergencia de cada aeródromo, previendo la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en el aeródromo o en sus inmediaciones de acuerdo con el RAC 14.
- El Plan de contingencia de cada aeropuerto incluye las medidas que garanticen la seguridad e integridad de los pasajeros, tripulación y aeronave que haya sido objeto de un acto de interferencia ilícita, hasta tanto puedan continuar su viaje o se dé por terminado el mismo de acuerdo con el RAC 160
- Plan de contingencia sobre ceniza volcánica – Colombia 2017
- Circular Reglamentaria 052 de 2011, constituida como una Guía de procedimiento en caso de desastres y/o catástrofes naturales
- Plan Operativo de Búsqueda y Salvamento Aéreo que contienen los detalles relativos a las acciones que habrán de realizar las personas que participen en la búsqueda y salvamento de acuerdo al RAC 98 BUSQUEDA Y SALVAMENTO, definiéndose Centros y Sub-centros de Coordinación de las operaciones

g. Capacidades de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil para la implementación del PGRDEPP

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 40 de 60

El CEA cuenta con este proceso estratégico, cuyo objetivo es formar integralmente a los funcionarios de la Aerocivil y personal externo admitido, en los programas académicos ofertados por la *Oficina Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas* con el fin de contar con personas competentes para dirigir, operar, controlar y vigilar las actividades aeronáuticas, contribuyendo así a garantizar el desarrollo de la aviación civil y mejorar los niveles de Seguridad Operacional y Seguridad de la Aviación, de acuerdo con las normas y estándares nacionales e internacionales

De otro lado la Entidad estableció el sistema integrado de Gestión MECI y Calidad a través de la Resolución 1250/2012, definiendo los roles y responsabilidades de la implementación y mantenimiento del sistema de gestión, así:

1. Representante de la alta dirección para el sistema integrado meci y calidad:  
Subdirector General de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil
2. Administrador del sistema integrado meci y calidad: Jefe de la Oficina Asesora de Planeación  
Evaluación del sistema integrado de gestión meci y calidad: Jefe Oficina de Control Interno


### **2.3.5 Contexto del proceso de gestión del riesgo**

Está orientado a definir aspectos de actuación en la toma de decisiones frente a la intervención del riesgo de desastres por parte de la entidad para lo cual se debe tener en cuenta la identificación y definición de las responsabilidades, las actividades propias de la gestión del riesgo y las relaciones de éstos proyectos con las actividades particulares y otros proyectos de la entidad.

#### **2.3.5.1 Responsabilidades, roles y estructura**

En lo concerniente a la incorporación de la gestión del riesgo de desastres fueron asumidas por la oficina asesora de planeación lo relacionado con los procesos de conocimiento, reducción y manejo, en el marco de la ejecución de las políticas y proyectos relacionados con la gestión del riesgo en la infraestructura a cargo de la



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 41 de 60</b>

Unidad Especial Aerocivil. No obstante, algunos de los roles definidos tienen sus propios responsables, al ser parte integral de los sistemas propios de la entidad. En éste caso, el rol de la OAP es la verificación y seguimiento en su cumplimiento en articulación con el PGRDEPP

### **2.3.5.2 Actividades de gestión del riesgo de desastres que se van a implementar**

En el marco de la política pública de Gestión del Riesgo de Desastres la Oficina Asesora de Planeación ha estructurado los proyectos de inversión que hacen parte del componente programático del PGRDEPP, como resultado de mesas de trabajo realizado con los profesionales de las diversas áreas, quienes en un proceso gradual programan actividades de conocimiento, reducción y manejo que paulatinamente se van incorporando en las actividades propias de cada una de las áreas de la entidad.

#### **2.3.5.2 Actividades y procesos en función del tiempo y la localización**


El componente programático determina el paso a paso para la incorporación de la gestión del riesgo de desastres en el marco de la política pública y el decreto 2157 de 2017, a partir de los avances de la entidad específicamente en el proceso de conocimiento de que trata la ley 1523 de 2012.

#### **2.3.5.3 Las relaciones entre el PGRDEPP y la actividad particulares de la entidad**

El PGRDEPP contiene las actividades propias de los proyectos de inversión del cuatrienio y las actividades del plan de acción de cada una de las áreas de la entidad.

### **2.3.6 Metodologías para la valoración del riesgo**

La Unidad Especial Aerocivil ha programado la realización de estudios de riesgo multiamenaza en el aeropuerto La Florida en Tumaco, departamento de Nariño.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 42 de 60

El sitio de este piloto surge basado en aspectos técnicos por las características multiamenaza de la región y los rasgos socio económicos del municipio lo que lo constituye en un candidato efectivo para el acercamiento sectorial al territorio. Los estudios incluyen la elaboración de una Guía metodológica para el cálculo del riesgo y sus factores que permita replicar en otros aeropuertos y de paso, genere herramientas para trazar lineamientos para el mantenimiento y operación de la infraestructura aeroportuaria del país.


A partir de la metodología determinada corresponde a la institución la puesta en marcha de acciones establecidas en el PGRDEPP para la obtención de datos e información requerida para validar la metodología y establecer acciones de incorporación de la gestión del riesgo en el marco de los procesos de conocimiento, reducción y manejo.

### **2.3.7 Criterios del riesgo**

A partir de la experiencia de la Entidad respecto a la generación de herramientas para la toma oportuna de decisiones para la valoración inicial del riesgo, es preciso reconocer que no se dispone de datos históricos que permitan definir la probabilidad de ocurrencia de eventos sobre la infraestructura a cargo. De igual manera se desconocen los marcos temporales de la mencionada probabilidad pero se cuenta con la experticia de los encargados en cada uno de los aeropuertos quienes reconocen las amenazas a que se está expuesto. Ello permitirá capturar información relevante para estructurar nuevas metodologías que acerquen a la entidad al conocimiento del riesgo.

### **2.3.8 Valoración del riesgo**

La valoración del riesgo incluye la identificación del riesgo, el análisis del riesgo, la evaluación del riesgo, concordante con el análisis y evaluación del riesgo en la Ley 1523 de 2012, para estimar daños y pérdidas potenciales, comparables con los criterios de seguridad ya establecidos, con el propósito de definir tipos de intervención mediante la reducción del riesgo o del manejo del desastre. La valoración del riesgo se realizará teniendo en cuenta la identificación

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 43 de 60

### **2.3.8.1 Identificación del riesgo**

Corresponde a la caracterización del riesgo diferenciado en la infraestructura a cargo de la entidad tanto en el contexto interno como en el contexto externo; esta identificación debe ser exhaustiva con el fin de cubrir todas las posibilidades


### **2.3.8.2 La determinación de la metodología**

Para la identificación de riesgos se deberá tener en cuenta los riesgos ya establecidas en los sistemas de gestión de la Aerocivil, la normatividad que territorialmente o sectorialmente se aplique y se haya establecido parcial o totalmente en las reglamentaciones, términos de referencia, guías y demás documentos de acuerdo con las actividades propias de la entidad y la naturaleza de los escenarios de riesgo identificados. En los demás casos se podrá adoptar cualquiera de los métodos sugeridos en la NTCIECIS031010:2009 o las demás normas que la reglamenten o sustituyan los cuales pueden incluir entre otros aspectos que sean necesarios en el contexto de los procesos y actividades propias de la entidad: La evidencia o datos históricos; la consulta a expertos y/o el razonamiento inductivo, en caso de que aplique.

### **2.3.8.3 Identificación de las causas y fuentes de riesgo**

A partir de la descripción, ubicación y frecuencia de ocurrencia tanto para las actividades o procesos existentes como futuros, además de la afectación que se pueda generar en la actualidad o a futuro en el área de influencia o zona que podría ser afectada por consecuencia de efectos relacionados con la actividad desarrollada por la entidad en los diversos modos de transporte a cargo.

### **2.3.8.4 Caracterización de controles preventivos y correctivos**

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 44 de 60</b>


A partir de la identificación de los elementos que constituyen el riesgo:

- ✓ Identificar sistemáticamente todas las amenazas, tanto internas como externas, que puedan afectar la entidad.
- ✓ Listado de escenarios posibles y previsibles.
- ✓ Áreas de afectación probables impactos esperados acorde al tipo de evento amenazante.
- ✓ Identificación de los elementos expuestos dentro del área de afectación probable.
- ✓ Consecuencias potenciales o colaterales.
- ✓ Experiencias y lecciones aprendidas posteriores a la emergencia.
- ✓ Adopción de acciones en los tres procesos de gestión del riesgo de desastres.
- ✓ Actores relacionados.

### **2.3.8.5 Análisis del riesgo**

Consiste en la determinación de consecuencias y probabilidades del riesgo permitiendo su reconocimiento y comprensión y el detalle de las amenazas, los elementos expuestos y el riesgo. El análisis del riesgo es un examen detallado para conocer sus características, cualidades o su estado y extraer conclusiones considerando las partes que lo constituyen; haciendo una diferenciación de la magnitud y gravedad de las consecuencias a nivel interno de las instalaciones de la actividad y del área de influencia de probable afectación.

Para realizar el análisis del riesgo se pueden utilizar métodos cualitativos, cuantitativos o semicuantitativos, cuyo grado de detalle requerido dependerá de la aplicación particular, la disposición de datos confiables de las necesidades para la toma de decisión de la entidad (NTC-ISO 31000:2009). Para lo cual se deberá tener en cuenta los sistemas de gestión, la normatividad que territorialmente o sectorialmente aplique y se haya establecido parcial o totalmente en las reglamentaciones, términos de referencia, guías y demás documentos pertinentes, de acuerdo con el tipo de actividades de interés y la naturaleza de los escenarios

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 45 de 60</b>


de riesgo identificados. No obstante, el método elegido será sistémico, repetible, exhaustivo y auditable.

- a. Definición de los métodos para estimar el nivel de consecuencias: efectos sociales, económicos y ambientales, deben incluirse los escenarios de mayores consecuencias y/o eventos extremos.
- b. Definición del método para el análisis de la posibilidad y estimación de la probabilidad: La posibilidad se entiende como el panorama general de alternativas que pueden suceder frente a un proceso o evento determinado (NTC-ISO 31000:2009) y la probabilidad se refiere a la ocurrencia específica de un proceso o evento determinado (NTC-ISO 31000:2009).
- c. Factores que afectan las probabilidades y las consecuencias, incluidos los esquemas de control establecidos por la entidad en el marco de los sistemas de gestión.
- d. Valoración de los controles existentes, en cuanto a la existencia, capacidad y funcionamiento o la comparación con criterios de seguridad establecidos por la entidad.
- e. Análisis de consecuencias a través de: una descripción sencilla o un modelo cuantitativo detallado o un análisis de vulnerabilidad; según se defina para cada tipo de actividad de naturaleza, magnitud y complejidad similar. Deberá considerar la ocurrencia de eventos externos.

### **2.3.8.6 Evaluación del riesgo**

Permite determinar el nivel de riesgo asociado al nivel de probabilidad de que dicho riesgo se concrete y al nivel de severidad de las consecuencias de esa concreción (Art. 2.2.4.6.2. decreto N°1072 de 2015

Único del Ministerio de Trabajo o las demás normas que modifique, adicione, o sustituya o derogue); mediante la estimación del nivel de daños y las pérdidas potenciales o nivel estimado del riesgo con los criterios de riesgo definidos y establecidos en el contexto los cuales pueden ser entre otros los criterios de riesgo

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 46 de 60</b>

usados por actividades de naturaleza, magnitud y complejidad similar a lo establecido por cada sector.


La evaluación del riesgo considera

- a. La comparación de los niveles estimados de riesgo según el contexto de la actividad desarrollada por la entidad pública y/o privada evaluada con el fin de determinar la importancia del riesgo, el nivel del riesgo y el tipo de riesgo teniendo en cuenta los referentes internacionales o los determinados por las autoridades competentes o los usados por actividades de naturaleza, magnitud o complejidad similar o los definidos por la entidad en sus sistemas de gestión.
- b. Priorización del riesgo.
- c. Elementos de entrada para la toma de decisiones: comprensión del riesgo (del análisis del riesgo), consideraciones éticas, legales, financieras percepción del riesgo.
- d. Identificación de medidas para el tratamiento del riesgo.

De esta forma la evaluación del riesgo está dirigida hacia la toma de decisiones, basada en el resultado de los análisis, para la priorización de los escenarios a través de los cuales se desarrollarán los métodos y estrategias del tratamiento del riesgo, que pueden ser medidas de reducción del riesgo y del manejo de desastre.

### **2.3.9 Monitoreo riesgo**

El monitoreo del riesgo permite conocer el comportamiento en el tiempo de los riesgos, las amenazas y las vulnerabilidades las cuales pueden cambiar la valoración del riesgo incorporando de manera gradual al proceso de conocimiento.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 47 de 60

Los procesos de monitoreo permiten evidenciar los cambios que se registren y es por ello que deben estar documentados y socializados por los miembros de la organización.


### **2.3.9.1 Protocolos o procedimientos**

Este protocolo tiene como fin consolidar un proceso de Monitoreo que permita registrar datos históricos y generar alertas tempranas para la implementación de las acciones de mitigación a lugar; esto, con el fin de gestionar la captura y manejo de la información con miras a optimizar las metodologías en proceso para el análisis del riesgo y sus factores en la infraestructura a cargo, y generar elementos a adoptar con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, evitando o minimizando los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos.

El monitoreo del riesgo, se plantea como una actividad que requiere la selección de parámetros e indicadores objeto de monitoreo del riesgo, el diseño e instalación de la instrumentación de ser requerida, la obtención de información adicional para mejorar la valoración del riesgo y muy especialmente analizar y aprender de las lecciones aprendidas para identificar adecuadamente los riesgos futuros.

## **2.4 PROCESO DE REDUCCIÓN DEL RIESGO**

Consiste en el tratamiento del riesgo para definir el tipo de intervención, las directrices para el diseño y las especificaciones técnicas de las medidas a implementar para modificar los riesgos identificados, analizados y evaluados en el proceso de conocimiento del riesgo. Se pretende con ello reducir el riesgo actual mediante acciones de mitigación del riesgo e intervenciones correctivas. Así mismo reducir el riesgo futuro mediante acciones de prevención del riesgo e intervención prospectivos y, finalmente mediante la protección financiera.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 48 de 60

## 2.4.1 Parámetros institucionales para el proceso de reducción

### 2.4.1.1 Intervención correctiva

Su objetivo es disminuir el nivel de riesgo existente de la población y los bienes sociales, económicos y ambientales del área de influencia de probable afectación de la entidad, a través de acciones de mitigación, en el sentido de disminuir o reducir las condiciones de amenaza, cuando sea posible, y la vulnerabilidad de los elementos expuestos a cargo de la entidad. Para abordar las causas y las consecuencias. Consta de:


Identificación de alternativas de intervención correctiva

Consideradas las opciones que se establecen para dar solución a las prioridades estimadas por la entidad para la implementación del tratamiento del riesgo relacionada como las medidas de reducción del riesgo actual, a través de medidas técnicas estructurales y no estructurales que puede contemplar la revisión y selección de alternativas con base en un análisis multicriterio, análisis costo/beneficio, costo/efectividad o el utilizado determinado por la entidad.

Para la identificación de las alternativas se debe verificar la viabilidad técnica de la medida estructural o no estructural de intervención correctiva a desarrollar para mitigar el riesgo actual, a través de como mínimo, los siguientes pasos:

- a. *Revisar la competencia del objeto de la medida de intervención correctiva, el cual debe cumplir con el marco de referencia en cuanto al comando y compromiso general del proceso de gestión del riesgo el cual es: "ofrecer protección a la población, mejorar la seguridad, el bienestar y la calidad de vida y contribuir al desarrollo sostenible" (Art.6.L 1523/2012)*
- b. Determinar funcionalidad de la medida de intervención correctiva mediante la incorporación de una visión integral de medida planteada.
- c. Revisar la documentación técnica de soporte de la medida de intervención correctiva, la cual puede ser de los diseños, los procesos, los planos, las especificaciones, entre otros.
- d. Generar viabilidad técnica de la medida de intervención correctiva, mediante la aprobación de la medida de intervención correctiva seleccionada a implementar.



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 49 de 60</b>

### Priorización de la medida de intervención prospectiva

Mediante un análisis para la toma de decisiones, una vez viabilizadas las alternativas de intervención se da paso a la priorización mediante un análisis multicriterio, de costo/beneficio, costo/efectividad, u otro utilizado por la entidad con el fin de:

- a. Verificar viabilidad presupuestal para su ejecución, por los organismos decisorios de la entidad pública y privada (incluir, entre otros aspectos, el presupuesto con base en la oferta de mercado, las proyecciones, entre otros)
- b. Viabilizar la medida intervención correctiva, aprobación de la medida de intervención con viabilidad presupuestal para la ejecución.

### Diseño y desarrollo de las medidas de intervención seleccionadas

Una vez desarrollada la verificación de la viabilidad técnica y presupuestal de la medida de intervención, se realiza el diseño específico detallado actualizado de la medida de intervención correctiva.


#### **2.4.1.2 Intervención prospectiva**

Busca garantizar que no surjan nuevas situaciones de riesgo y se concreta a través de acciones de prevención, que impiden que las personas y los bienes lleguen a estar expuestos ante posibles eventos peligrosos, se disminuyan las pérdidas o se propenda por la sostenibilidad de las entidades. Bajo este marco, la Entidad tiene en cuenta los siguientes aspectos

#### Para actividades nuevas

Conocer los condicionamientos de uso ocupación y definidos por el POT, y por cualquier otro instrumento de planificación pertinente que aplique para los terrenos donde se va a implantar la nueva actividad con el fin de corroborar su compatibilidad con el instrumento de planificación pertinente y la de su área de influencia.

Verificar las restricciones para el establecimiento de la actividad y área de influencia directa e indirecta donde existan instituciones educativas, de bienestar, de seguridad, de gobierno, de salud, de protección ambiental, entre otras que por su fragilidad requieran protección.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 50 de 60</b>

Identificar la reglamentación que condiciona, restringe y/o que prohíbe la ocupación permanente de áreas expuestas y propensas a eventos amenazantes definidas o adoptadas por los entes territoriales.

Establecer las especificaciones técnicas necesarias para implementar la actividad.

Incorporar estudios de pre factibilidad y diseños adecuados para la actividad a implementar y el entorno.

Definir área de afectación del territorio en función de la actividad a implantar referenciando los daños y pérdidas que se podrían generar por su desarrollo.

Definir las medidas de reducción el riesgo en función de los usos presentes y futuros en el área a implantar la actividad y en su área de influencia.

Para actividades existentes


Identificar, formular e implementar medidas y procedimientos de carácter técnico o administrativo específicos y propios de la entidad y sus procesos que reduzcan el riesgo de desastres antes de fijar un cambio en los procesos.

#### **2.4.1.3 Protección financiera**

Son los instrumentos del mercado financiero suscritos de manera anticipada para disponer de recursos económicos, una vez se materialice el riesgo, para cubrir el costo de los daños y la recuperación. La Unidad Especial de la Aeronáutica Civil cuenta con protección financiera en el 100% de los aeropuertos de la entidad.

Los costos económicos que se derivan como consecuencia de los riesgos de desastres no gestionados oportuna o correctamente, deberán ser asumidos por el responsable de la actividad de conformidad con lo definido en el presente capítulo.

Del análisis de riesgo realizado y las medidas de reducción del riesgo implementadas se obtendrán menores exposiciones. La entidad responsable deberá suscribir coberturas financieras que le permitan atender los impactos ante la ocurrencia de un desastre ya sea por el ejercicio de la actividad propia o por aquellos eventos de origen natural que afecten directamente a la entidad o al entorno acorde a las ofertas que para ello ofrezca el mercado financiero.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 51 de 60</b>

## **2.5 PROCESO DE MANEJO DE DESASTRES**

Con base en los resultados del análisis específico de riesgos, desde el proceso de conocimiento y las medidas implementadas de reducción del riesgo, se estructura el Plan de Emergencia y Contingencia del proceso de manejo del desastre el cual se compone de la preparación para la respuesta, ejecución de la respuesta y la preparación y ejecución de la recuperación teniendo en cuenta la rehabilitación y reconstrucción. Éstas últimas se realizarán acorde a lo establecido en la evaluación inicial y post emergencia, de acuerdo al grado de impacto sobre la población, los bienes y los servicios interrumpidos y deteriorados.

### **2.5.1 El Plan de Emergencias y Contingencia - PEC**


Herramienta de preparación para la respuesta que con base en unos escenarios posibles y priorizados ya identificados en el proceso de conocimiento del riesgo, que define los mecanismos de organización, coordinación, funciones, competencias, responsabilidades, así como recursos disponibles y necesarios para garantizar la atención efectiva de las emergencias que se puedan presentar. Igualmente precisa los procedimientos y protocolos de actuación para cada una de ellas minimizando el impacto en las personas, los bienes y el ambiente. Se desarrollan:

#### **2.5.1.1 Componente de preparación para la respuesta a emergencias**

Es el conjunto de acciones principalmente de coordinación, sistemas de alerta, capacitación, equipamiento, centros de reserva, entrenamiento, entre otras, necesarios para optimizar la ejecución de la respuesta. La efectividad de la respuesta es proporcional a las medidas de preparación que se implementen.

a. Capacitación y formación del personal de planta y contratistas, para la respuesta de las emergencias, con el fin de garantizar la idoneidad de los actores.

b. Simulaciones y simulacros que se llevan a cabo con la revisión del plan de emergencias y contingencia a fin de realizar una evaluación y plantear las mejoras a lugar de manera continua garantizando la efectividad de la respuesta ante una emergencia. Estos ejercicios se realizan mínimo una vez al año en articulación con lo establecido en los sistemas de gestión de la entidad.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 52 de 60</b>

c. Equipamiento precisado por la entidad. Como responsable de aplicar el PGRDEPP se contará con las herramientas, equipos, accesorios, sistema de alerta temprana, para garantizar de manera oportuna la primera respuesta, así mismo con la disponibilidad de personal idóneo para atenderlo, teniendo en cuenta las capacidades de los actores externos que a través de figuras administrativas existentes pueden fortalecer el equipamiento en la preparación para la respuesta.

d. Planeación y organización como base fundamental de los protocolos, procedimientos y respuesta establecidos en su plan de emergencia y contingencia. Con funciones y responsabilidades específicas, de acuerdo a cada escenario de riesgo identificado. Este equipo deberá asumir la dirección y coordinación de las operaciones de respuesta.

e. Equipo de respuesta del plan de emergencia y contingencia en enlace entre los directivos, jefes de la entidad con las instituciones y sectores administrativos públicos y privados a través de mecanismos disponibles entre las partes para definir roles y funciones y hacer efectiva la respuesta ante el desastre.


f. Roles y responsabilidades claramente establecidas conforme al nivel de autoridad y de competencia en el nivel de la emergencia. Lo anterior no configura bajo ninguna circunstancia la delegación de responsabilidades de la entidad generadora del evento frente a la implementación de todas las acciones hasta la finalización de la emergencia, así como la puesta en marcha de su plan de continuidad.

g. Inventario de Recursos actualizado permanentemente de los elementos, equipos, herramientas, sistemas de talento humano, disponibles para la atención de emergencias y contingencias según cada escenario de riesgo.

h. Apoyo a terceros a través del acercamiento sectorial al territorio considerando los mecanismos de apoyo desde la competencia para la prestación de servicios básicos de respuesta definidos en la estrategia Municipal de Respuesta a Emergencias EMRE del territorio.

### **2.5.1.2 Componente de ejecución para la respuesta a emergencias**

Este componente define marco de actuación de la entidad para responder a los diferentes eventos adversos que se puedan presentar. Establece los niveles a emergencia, los actores, instancias de coordinación y estructuras

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 53 de 60</b>

de intervención; así mismo, señala la articulación de la respuesta con actores internos y externos Este debe desarrollar los siguientes contenidos mínimos:


Objetivos y alcance que precisan a partir de los resultados del proceso de conocimiento del riesgo y reducción del riesgo.

Niveles de emergencia para la respuesta se establecen a partir de variables relacionadas con la afectación, las características de la emergencia o el fenómeno y con la capacidad de respuesta, para definir estos niveles de emergencia frente a la respuesta.

Alerta, Alarma y Niveles de activación

Alerta considerado como el estado que se declara con anterioridad a la manifestación de un evento peligroso, con base en el análisis de riesgo y el monitoreo del comportamiento de la respectiva amenaza para que población de la entidad y área de influencia del área de probable afectación involucrada en la emergencia, activen procedimientos de acción previamente establecidos para tomar precauciones específicas debido a la probable y/o cercana ocurrencia de un evento adverso.

- a. Sistemas de alerta temprana es el mecanismos autónomos o dependientes de la supervisión humana, cuya función es dar aviso sobre niveles predeterminados de riesgo para una actividad o derivado de las condiciones ambientales, físicas y/o químicas de sustancias del estado de maquinaria, o equipo o de otras condiciones generadoras de riesgo previamente analizadas en el proceso de conocimiento del riesgo específicamente en el monitoreo del riesgo con las escalas de valor definidas las cuales proveen información oportuna para la toma de decisiones frente a una amenaza.
- b. Armonización con la Estrategia Nacional de Respuesta y las estrategias en los niveles regional y local los niveles de alerta para la articulación territorial en la emergencia estarán asociados a un código de colores que servirá para iniciar las tareas de acuerdo a cada situación de una manera coordinada con el territorio.
- c. Alarmas de carácter físico (audible o visual) que se emiten mediante elementos pasivos, carácter conocido por todos los involucrados para indicar que se ejecutar de manera inmediata las instrucciones específicas establecidas en Plan emergencia y contingencia debido a la real o inminente un evento adverso.
- d. Niveles de Activación: están basados en la superación de las capacidades de respuesta por parte de la entidad y que dado el inicio


 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página 54 de 60</b>

súbito de una emergencia o por el escalonamiento resultante de la evolución desfavorable en relación a las actividades y acciones establecidas en PEC, se deberá establecer el punto de intervención de entidades externas a la entidad involucrada que apoyen las labores de atención con medios y capacidades locales, regionales o nacionales según la necesidades.

Estructura de la intervención y articulación de la respuesta a partir de la organización interna para la atención de emergencias deberá ser modular de modo que facilite su integración con los Consejos Territoriales de Gestión Riesgo según el nivel de emergencia y de activación. Así mismo, dispondrá de manera gráfica del organigrama de la entidad y de los niveles de mando para cada nivel de emergencia que identifique las instancias dirección, coordinación y asesoría; sin perjuicio de la autonomía de las entidades para establecer a través de sus sistemas de gestión.

Protocolos y Procedimientos de respuesta para cada tipo de emergencia que define los objetivos de respuesta a la emergencia específica, la implementación de la organización, las estrategias y tácticas que permitan planificar, coordinar la participación empresarial institucional, interinstitucional, sectorial, municipal, departamental, nacional o internacional, y optimizar las operaciones de respuesta de acuerdo con panorama de daños y la disponibilidad de recursos para responder efectivamente a la emergencia. Para iniciar con desarrollo del protocolo general para el manejo de la respuesta ante la emergencia se debe tener en cuenta:

- a. Evacuar el sitio de la emergencia y de su área de influencia de probable afectación de acuerdo al plan de evacuación.
- b. Organizar las personas que lideran las acciones de respuesta de la entidad y el establecimiento de una estructura de mando para desarrollo de acciones.
- c. Habilitar recursos como equipos, herramientas y los medios necesarios para garantizar la respuesta inmediata.
- d. Determinar las acciones a desarrollar, teniendo en cuenta la preparación ante una emergencia y la ejecución la misma, así como: uso de sistemas de alerta temprana, rutas de evacuación, puntos de encuentro y centros de alojamiento (teniendo en cuenta la capacidad de los refugios con detalles demográficos (hombres, Mujeres, niños, niñas, personas en situación de discapacidad, adultos mayores, entre

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 55 de 60

- otros), así como la información más relevante para la evacuación de la entidad y de la zona de influencia de probable afectación de ésta.
- e. Iniciar la aplicación de la Evaluación de Daños y Análisis de las Necesidades EDAN.

### **2.5.1.3 Procedimientos para el manejo de la respuesta ante la emergencia**

Variables y dinámicos conforme al escenario y deberán estar articulados con lo pertinente a los sistemas de gestión de la entidad. Las herramientas que se pueden definir mediante procedimientos y que hacen parte esencial del PEC son:

- a. Directorio de contactos para emergencia
- b. Cadenas de llamado
- c. Sistema de Alerta Temprana

### **2.5.1.4 Prioridades para la respuesta**

Es la toma de decisiones para la respuesta a la emergencia o desastre, debe enfocarse en salvar el mayor número de vidas, la reducción de impactos al ambiente, la protección de los bienes e infraestructura y la preservación de la información.


#### **2.5.1.4. Actividades críticas en la atención de una emergencia**

Consolida los daños y la afectación a la prestación de los servicios básicos de respuesta como consecuencia de la emergencia e identifica las necesidades de recursos humanos y materiales para la evaluación y análisis, adapta la estructura organizacional general a los requerimientos en la emergencia, establece las prioridades de respuesta de acuerdo con la información consolidada y activa las medidas necesarias para el plan de continuidad de negocio, ejecutando la gestión de recursos de acuerdo con las prioridades.

#### **2.5.1.5 Mecanismo de actualización del Plan de Emergencia y Contingencia**

Actualizado anualmente de acuerdo a lo referido en los sistemas de gestión de la entidad.

En un primer acercamiento, para la Unidad Especial Aeronáutica las obras civiles mayores según funcionarios y contratistas de las diversas áreas de la entidad corresponden a todas las intervenciones realizadas por la entidad.

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 56 de 60

No obstante, se determina que apartir de los PGRDEPP de cada uno de los aeródromos del país se determine el concepto de “Obra Mayor” bajo los preceptos el decreto 2157 de 2017, las actividades propias del aeropuerto en cuestión y el territorio en el que se encuentre ubicada la infraestructura. El PGRDEPP que se dé a lugar servirá como insumo para elaborar la nueva gestión acorde con las funciones propias de la entidad.

De otro lado en el Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de la Entidad incluye todas las instalaciones donde se adelantan las actividades propias de la misma y que pueden generar riesgo de desastre y, de acuerdo a los lineamientos del mismo decreto iniciará las acciones pertinentes para qué, dada la ubicación geográfica a la sede principal, cada uno de los aeropuertos adelanten su propio Plan de Gestión del Riesgo Desastres en un proceso gradual.

## 2.6 PLAN DE INVERSIONES

La aplicación del PGRDEPP adicional al desarrollo de los procesos de gestión del riesgo desastres estipulados en el marco de los procesos de conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo de los desastres incluye una programación de la ejecución de las acciones de intervención a desarrollar en cada uno de estos procesos de gestión, en función de los plazos contemplados para la misma corto, mediano y largo plazo.


El desarrollo de los mismos se programa de manera gradual, en la medida de los avances que en el proceso de conocimiento se den.

## 2.7 CONSIDERACIONES ADICIONALES

La Adopción del El Plan de Gestión del Riesgo de Desastres se realizará de acuerdo a las normas y reglamentos propios de la entidad.

Así mismo a las consideraciones que en materia de acercamiento sectorial sean consideradas en términos de la implementación sectorial y armonización territorial, las cuáles una vez sea adoptado el PGRDEPP la entidad deberá implementar con



 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 57 de 60


sus propios recursos económicos técnicos, tecnológicos, logísticos, humanos, entre otros las medidas de conocimiento del riesgo, reducción riesgo y manejo de desastres establecidas en el citado Plan.

El PGRDEPP garantiza su integración con los sistemas de gestión propios y el suministro de la información pertinente para ser integrada por los entes territoriales a lugar en sus Planes de Gestión del Riesgo de Desastre y en sus Estrategias de Respuesta a Emergencias. De igual forma, podrá suministrar al Consejo Territoriales de Gestión del Riesgo correspondiente para su adecuada articulación y armonización territorial, sectorial e institucional.

El seguimiento y verificación del PGRDEPP se realizará por parte de la entidad respecto a los avances y el impacto de la gestión para el mejoramiento del PGRDEPP, teniendo en cuenta:

- ✓ Selecciona parámetros e indicadores de ejecución y gestión del PGRDEPP
- ✓ Garantiza controles eficaces y eficientes Identificar cambios en la implementación de los procesos de gestión del riesgo de desastres y en las acciones de intervención formuladas para el conocimiento, la reducción del riesgo o el manejo del desastre.
- ✓ Genera reportes acorde a lo definido por la entidad sobre el seguimiento al PGRDEPP de manera que permita su evaluación y reingeniería en su planeación.
- ✓ Formula recomendaciones para el mejoramiento continuo en la implementación de los procesos de gestión y sus acciones.

Respecto a la socialización y comunicación del PGRDEPP, el sector ha determinado proyectar los talleres de conocimiento de una manera intergral para todas las entidades adscritas al ministerio de transporte, con el fin de promover el aumento de la conciencia del riesgo, la participación, la sensibilización, la corresponsabilidad social y la socialización de las estrategias definidas. Así mismo, esta etapa se constituye en el mecanismo de consulta de aspectos relacionados con causas, consecuencias y medidas reconocidas para tratar el riesgo en todos los modos de

 <b>AERONÁUTICA CIVIL</b> UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	<b>PLAN</b>			
	<b>PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP</b>			
<b>Principio de procedencia:</b> 1000.263	<b>Clave:</b> GDIR-1.0-11-010	<b>Versión:</b> 01	<b>Fecha:</b> 18/Ene/2019	<b>Página</b> 58 de 60

transporte, evitando la duplicidad de esfuerzos en un mismo sentido. La comunicación efectiva considera:

- a. Incorporar los saberes locales para establecer el contexto
- b. Formular una estrategia de comunicación efectiva del PGRDEPP
- c. Establecer equipos multidisciplinarios para desarrollar e implementar estrategias de comunicación a la comunidad del área de influencia, entes territoriales, personal de la empresa, entre otros
- d. Comunicar a funcionarios y contratistas y a las personas del área de influencia de los modos de transporte a cargo los resultados del Plan y mecanismos de participación del mismo, en lo pertinente.

El Control del Plan en el marco los artículos 2 y 44 de la Ley 1523 de 2012 lo ejercerá los órganos de control de Estado que ejerzan procesos de monitoreo, evaluación y control y, la sociedad, a través de los mecanismos de veeduría ciudadana, a los planes de gestión del riesgo de la entidades públicas y privadas. En armonía con el principio de auto conservación del artículo 3 de la Ley 1523 de 2012 y, en ejercicio de la solidaridad social la entidad adopta las medidas necesarias para una adecuada gestión del riesgo a fin de salvaguardarse. Así mismo, como corresponsable de la gestión riesgo desarrollará y ejecutará los procesos de gestión del riesgo en el marco de sus competencias, su ámbito de actuación y su jurisdicción, como componentes del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de desastres.

La revisión y ajuste del Plan originado con base a los resultados del monitoreo y seguimiento del Plan de Gestión del Riesgo de Desastres de las Entidades Públicas y Privadas PGRDEPP será revisado y ajustado anualmente, y/o cuando el sector o la entidad lo considere necesario y/o cuando los resultados de los ejercicios propios de modelación evidencien la necesidad de acciones de mejoramiento del Plan. En cualquier caso, se debe mantener la implementación de los procesos de gestión establecidos en la Ley 1523 2012. Teniendo en cuenta que el tiempo de vigencia del Plan de Gestión de Riesgo de Desastres de la Entidad está determinado por las actualizaciones y ajustes propios del componente programático que hace parte integral del plan.



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

## PLAN

### PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP

**Principio de procedencia:**  
1000.263

**Clave:** GDIR-1.0-11-010

**Versión:** 01

**Fecha:** 18/Ene/2019

**Página 59 de 60**

## CAPÍTULO 3

COMPONENTE  
PROGRAMÁTICO DEL PLAN  
DE GESTIÓN DEL  
RIESGO DE  
DESASTRES DE LA UNIDAD  
ESPECIAL DE LA  
AERONÁUTICA CIVIL



AERONÁUTICA CIVIL  
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

**PLAN**

**PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES - PGRDEPP**

**Principio de procedencia:**  
1000.263

**Clave:** GDIR-1.0-11-010

**Versión:** 01

**Fecha:** 18/Ene/2019

**Página** 60 **de** 60

Ver Excel Adjunto

Dado que los aeropuertos son parte de la infraestructura prioritaria del país debido a los efectos económicos, sociales y empresariales que se generan a través de sus actividades, y por la posibilidad de movilización de pasajeros y de carga en caso de un evento desastroso en una región, la Aerocivil promueve en su plan de gestión del riesgo de desastres el desarrollo de los procesos establecidos por la política pública y el plan nacional de gestión del riesgo de desastres de manera articulada con la política institucional de gestión del riesgo. La Aerocivil define los objetivos y metas que orientarán los programas, acciones y responsables para ejecutar los procesos de conocimiento, reducción y manejo de emergencias en el componente programático del PGRDEPP en línea con la Agenda Estratégica del Sector Transporte, en un proceso gradual de ajuste con los sistemas propios de la entidad.

POLÍTICA PÚBLICA DE GRD	PLAN NACIONAL DE GRD	PROBLEMA	CAUSAS		EFECTOS		OBJETIVO		PRODUCTOS	ACTIVIDADES	METAS ACORDE AL PLAN NACIONAL DE GESTIÓN DEL RIESGO	INDICADORES DE PRODUCTO																											
			DIRECTAS	INDIRECTAS	DIRECTOS	INDIRECTOS	GENERAL	ESPECÍFICO																															
CONOCIMIENTO DEL RIESGO	1. Mejorar el conocimiento del riesgo de desastres en el territorio nacional	Baja incorporación de la gestión de riesgo de desastres en los procesos de planificación, ejecución y operación de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Debilidad en la captura, organización y manejo de datos técnicos y de avances institucionales frente a la GRD y CC	Desconocimiento de desastres como condicionante para el uso y ocupación del territorio y como determinante para el ordenamiento territorial municipal	Pérdida de credibilidad y confianza en la institución	Implementación de medidas de reducción del riesgo de desastres que no permiten anticiparse y/o controlar el riesgo, desaprovechando la oportunidad de toma de decisiones con un mayor acierto	Orientar las acciones de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil para formular, ejecutar y evaluar las políticas permanentes para el conocimiento, la reducción del riesgo y el manejo de desastres en el modo aéreo del país en el marco de la política pública de gestión del riesgo, contribuyendo a proteger a la población y a la sostenibilidad de la entidad y en coordinación con la planificación territorial	Mejorar el conocimiento del riesgo de desastres en el entorno interno y externo de la organización y de los aeropuertos del país, acorde a las funciones y responsabilidades de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil	Mejorar la captura y manejo de la información técnica relacionada con la gestión del riesgo de desastres surgida de la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la Unidad Especial de la Aeronáutica Civil	Servicio de información geográfica SIG referida a la gestión del riesgo de desastres	Realizar los procesos de captura y manejo de la información orientada a la gestión integral del riesgo en la infraestructura aeroportuaria del país	1. 100% de la infraestructura aeroportuaria con estudios de riesgo multiamenaza 2. Análisis de vulnerabilidades de la infraestructura, social y ambiental en 1 aeropuerto Piloto a partir de una metodología desarrollada 3. 1 tabla de priorización de intervenciones a la infraestructura aeroportuaria de manera gradual, acorde a la política pública de gestión del riesgo de desastres 4. 100% de los aeropuertos georreferenciados y ubicados en mapas de amenaza y riesgo desarrollados por entidades del conocimiento 5. Mejoramiento en un 100% en la captura y manejo de la información técnica requerida para la valoración del riesgo. 6. Acercamiento sectorial al territorio. 1.7.7. 1.7.8. 2.2.12. 2.2.13. 2.2.14. 2.2.16. 3.1.2 (Agenda Estratégica del Sector Transporte)	Aeropuertos georreferenciados y ubicados en capas de información relevante sobre la GRD y CC Estructuración de históricos para aplicación de metodologías Metodología para análisis y cálculo del riesgo y sus factores en la infraestructura aeroportuaria validada Tabla de priorización técnica de intervenciones Información capturada y organizada para el análisis de vulnerabilidad Lineamientos técnicos para la gestión integral del riesgo de desastres en la infraestructura aeroportuaria del país																										
														4. Fortalecer la gobernanza, la educación y comunicación social en la GRD con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Desconocimiento de desastres como condicionante para el uso y ocupación del territorio y como determinante para el ordenamiento territorial municipal	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural	Fortalecer la gobernanza, la educación y la comunicación social en la gestión del riesgo con enfoque diferencial, de diversidad cultural													
																											2. Reducir la construcción de nuevas condiciones de riesgo en el desarrollo sectorial y ambiental sostenible	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL
4. Fortalecer la gobernanza, la educación y comunicación social en la GRD con enfoque diferencial, de diversidad cultural y de género	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL	Afectación a la prestación del servicio a pasajeros y usuarios del modo de transporte aéreo por cierres de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la AEROCIVIL																											
MANEJO DE DESASTRES	5. Garantizar un oportuno, eficaz y adecuado manejo de desastres	Posibilidad de ocurrencia de emergencias a causa de la exposición a eventos naturales y/o antrópicos de la infraestructura aeroportuaria del país	Incremento de los costos asociados a intervenciones para atender emergencias suscitadas por eventos naturales y/o antrópicos en los aeropuertos a cargo de la entidad	Incremento de los costos asociados a intervenciones para atender emergencias suscitadas por eventos naturales y/o antrópicos en los aeropuertos a cargo de la entidad	Incremento de los costos asociados a intervenciones para atender emergencias suscitadas por eventos naturales y/o antrópicos en los aeropuertos a cargo de la entidad	Incremento de los costos asociados a intervenciones para atender emergencias suscitadas por eventos naturales y/o antrópicos en los aeropuertos a cargo de la entidad	Incremento de los costos asociados a intervenciones para atender emergencias suscitadas por eventos naturales y/o antrópicos en los aeropuertos a cargo de la entidad	Incremento de los costos asociados a intervenciones para atender emergencias suscitadas por eventos naturales y/o antrópicos en los aeropuertos a cargo de la entidad	Programas de prevención y atención de emergencias en la zona de influencia de los aeropuertos	Estructurar a partir del resultado de los estudios de riesgo y de las medidas implementadas de reducción, el Plan de Emergencias y contingencias por la ocurrencia de eventos naturales y/o antrópicos	1. Estrategia para la respuesta, coordinada con el SNGRD de acuerdo a categorización de eventos 2. Red de telecomunicaciones de emergencia concebidas a nivel territorial y nacional 3. Plan de Emergencia y de Contingencia Institucional compuesta por preparación y ejecución de la respuesta, y la preparación y ejecución de la recuperación. 4. Estructuración de protocolos y procedimientos de respuesta para cada tipo de emergencia 5. Mecanismo de actualización del Plan de Emergencia y Contingencia 2.2.11. 2.2.13. 4.4.2. 4.4.3 (Agenda	Plan de Emergencia y Contingencia Niveles de emergencia institucional Alertas, alarmas institucionales Articulación de la respuesta con el SNGRD																											