



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

PROTOCOLO

Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

Clave: GIVC-1.0-08-030

Versión: 02

Fecha: 24/04/2018

Pág.: 1 de 11

RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE INSPECCIÓN DE PERSONAS (FILTROS)

Revisado por:

Martha Lucia Bohórquez Orrego
Coordinador Grupo Inspección a la
Seguridad de Aviación Civil y
Facilitación

Vo.Bo. Oficina Asesora de
Planeación:

Carlos Humberto Morales Reyes
Coordinador Grupo Organización y
Calidad Aeronáutica

Aprobado por:

Claudia Liliana Olarte Charry
Directora de Estándares de
Servicios de Navegación Aérea y
Servicios Aeroportuarios

 AERONÁUTICA CIVIL <small>UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</small>	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS		
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 3 de 11

INDICE

Contenido

1. Generalidades	4
2. Criterios mínimos de recurso humano en los puntos de inspección	5
3. Dotación de recurso humano mínimo en un puesto de personas.....	8
4. Dotación mínima de recurso humano en los puestos de inspección de personas autorizados (empleados, visitantes entre otros).....	10
5. Dotación mínima de equipos en los puestos de inspección autorizado.....	11

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS			
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 4 de 11

1. Generalidades

En concordancia con lo dispuesto en el RAC 160 - Manual estandarizado de medidas de seguridad Capítulo F numeral 10.9, el recurso humano que cumple funciones de seguridad de la aviación civil en un puesto de inspección, constituye un elemento fundamental para establecer un sistema de seguridad adecuado y eficaz; por lo que debe garantizar que dicho personal esté debidamente seleccionado, cualificado y certificado para asegurar que cada operador cuente con las competencias y conocimientos requeridos.

El personal involucrado en la operación y supervisión desempeña una función fundamental en los puestos de control e inspección de personas. Una adecuada coordinación del recurso humano influye positivamente en las operaciones de seguridad. En esta operación de control, los supervisores es el enlace entre la parte administrativa y operativa, por lo tanto, tienen un impacto considerable en la motivación y en la calidad de las relaciones entre el personal administrativo y el operativo en los puestos de inspección.

Es conveniente que el personal de los puestos de control e inspección de personas estén constituidos por hombres y mujeres, de manera que el registro manual lo lleve a cabo alguien del mismo sexo. El registro con detector manual - HHMD pueden hacerlo el personal del sexo opuesto, a menos que el pasajero que sea inspeccionado solicite que no sea así.

En las funciones a desempeñar en los puestos de control e inspección, el aeropuerto y el explotador de aeronaves, debe asegurar que el personal de operadores de seguridad / supervisores, trabajen en forma cooperativa y conjunta, cada uno de ellos debe entender claramente sus funciones, responsabilidades y la forma en que éstas se corresponden con otros grupos de inspección en la misma área.

Por lo tanto, cada aeropuerto y explotador de aeronaves, es responsable de elaborar los PON general y específicos.

Espacio dejado en blanco

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS			
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 5 de 11

2. Criterios mínimos de recurso humano en los puestos de inspección

Los aeropuertos y explotadores aéreos deben aplicar los siguientes criterios mínimos de dotación de recurso humano en los puestos de control e inspección de personas:

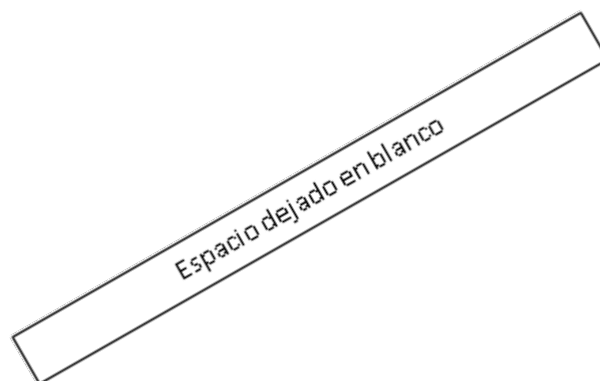
- a) Deben ser definidos de acuerdo a las categorías de aeropuertos (clasificado por la cantidad pasajeros por hora pico) establecidas a continuación:

Aeropuerto categoría A

Clasificación del Aeropuerto	# PAX por hora pico	# personal AVSEC por punto de inspección							Observaciones para la operación en los puntos de inspección aeropuertos clasificación A
		1. V.D.	2.A/O.	3.OIP	4.ORX	5.CEM	6.O ETD	7. S	
A	1 a 300	1(*)	1(*)	1	1	1	----	1(**)	<p>La labor del verificador(*) y armador (*) lo podrá realizar la misma persona, <u>siempre y cuando se disponga en el punto de inspección de una barrera que asegure el paso de personas en forma controlada uno a uno.</u></p> <p>(**) Se debe asegurar la presencia del supervisor en el punto de inspección al momento del procesamiento de personas.</p> <p>Nota: Para el momento que finalice el procesamiento de pasajeros, el personal AVSEC del punto de inspección, podrán reasignarse a otras labores AVSEC.</p>

Tabla 1.1 Siglas de la tabla de personal AVSEC por puesto de inspección: **1. VD.:** 1. Verificador de documentos. **2.A/O.:** Armador u Organizador. **3.OIP:** Operador de inspección a personas. **4.ORX:** Operador de RX. **5.CEM.:** Controlador de equipaje de mano. **6.O.ETD:** Controlador de equipaje de mano. **7. S:** Supervisor

Nota: En los eventos en que se reasigne en los puestos de inspección personal AVSEC para cubrir el verificador y armador, no se podrán desatender los demás puestos de seguridad del aeropuerto.





AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

PROTOCOLO

Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

**RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E
INSPECCIÓN DE PERSONAS**

Clave: GIVC-1.0-08-030

Versión: 02

Fecha: 24/04/2018

Pág.: 6 de 11

Aeropuerto categoría B

Clasificación del Aeropuerto	# PAX por hora pico	# personal AVSEC por punto de inspección							Observaciones para la operación en los puntos de inspección para los aeropuertos de clasificación "B",
		1. V.D.	2.A/O.	3.OIP	4.ORX	5.CEM	6.O ETD	7. S	
B	301 a 900	1	1	1	1	1	----	1**	(**) Se debe asegurar la presencia del supervisor en el punto de inspección al momento del procesamiento de personas. Nota 1: Para el momento que finalice el procesamiento de pasajeros, el personal AVSEC del punto de inspección, podrán reasignarse a otras labores AVSEC. Nota 2: Para el caso que el flujo de pasajeros disminuya y en caso de contar con varios puntos de inspección se podrán cerrar algunos, en todo caso sin afectar la operación. Consideración que deberá estar establecido en el PSA.

Tabla 1.2 Siglas de la tabla de personal AVSEC por puesto de inspección: 1. VD.: 1. Verificador de documentos. 2.A/O.: Armador u Organizador. 3.OIP: Operador de inspección a personas. 4.ORX: Operador de RX. 5.CEM.: Controlador de equipaje de mano. 6.O.ETD: Controlador de equipaje de mano. 7. S: Supervisor

Aeropuerto categoría C

Clasificación del Aeropuerto	# PAX por hora pico	# personal AVSEC por punto de inspección							Observaciones para la operación en los puntos de inspección
		1. V.D.	2.A/O.	3.OIP	4.ORX	5.CEM	6.O ETD	7. S	
C	901 o +	1	1	1	1	1	***1	1	Para los aeropuertos de clasificación "C", la permanencia del grupo de operadores (incluyendo el supervisor) que conforma un punto de inspección debe ser permanente. Nota 1: Para el momento que finalice el procesamiento de pasajeros, el personal AVSEC del punto de inspección, podrán reasignarse a otras labores AVSEC. Nota 2: Para el caso que el flujo de pasajeros disminuya se podrá cerrar puntos inspección en la zona de inspección, en todo caso sin afectar la operación. Consideración que deberá estar establecido en el PSA. Nota 3(***): En los aeropuertos donde se cuente con equipos ETD se debe asignar una persona para la operación del equipo y establecer en su PSA su procedimiento.

Tabla 1.3. Siglas de la tabla de personal AVSEC por puesto de inspección: 1. VD.: 1. Verificador de documentos. 2.A/O.: Armador u Organizador. 3.OIP: Operador de inspección a personas. 4.ORX: Operador de RX. 5.CEM.: Controlador de equipaje de mano. 6.O.ETD: Controlador de equipaje de mano. 7. S: Supervisor

El número de pasajeros/hora pico, es el resultado de tomar el último año completo de operación del aeropuerto, seleccionar el mes con mayor congestión de personas de ese año, seguidamente calcular el promedio diario de operaciones de ese mes y determinar dentro del día promedio la hora más congestionada la cual se asume como hora pico.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

PROTOCOLO

Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS

Clave: GIVC-1.0-08-030

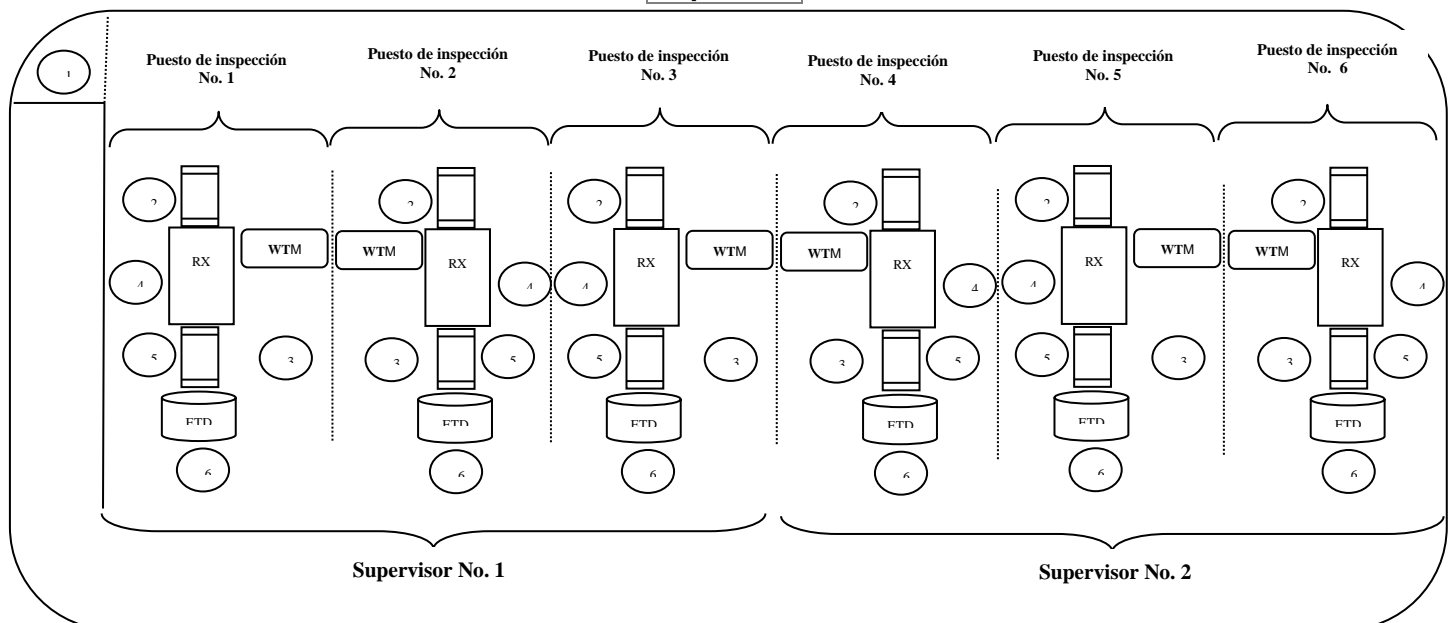
Versión: 02

Fecha: 24/04/2018

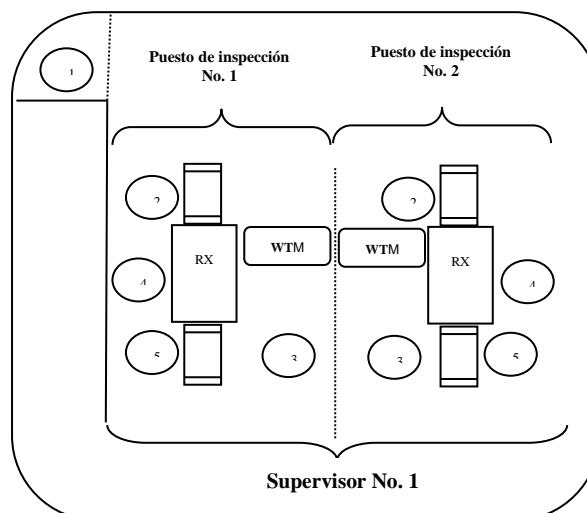
Pág.: 7 de 11

b) En la zona de inspección cuya configuración establezca un (1) o varios conjuntos de equipos (1 máquina de rayos X y 1 arco detector de metales u otra combinación de equipos de detección) por cada puesto de inspección y que estos estén adyacentes y en esa misma zona, se deberá asignar mínimo un (1) supervisor para máximo tres (3) puestos de inspección.

Ejemplo de una zona de inspección de un aeropuerto categoría A con 6 puestos de inspección



Ejemplo de una zona de inspección de un aeropuerto categoría B con 2 puestos de inspección



 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS			
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 8 de 11

El aeropuerto debe anexar en el Plan de Seguridad de Aeropuerto – PSA, las estadísticas de movimiento de pasajeros y su resultado de acuerdo con las tablas 1.1, 1.2 y 1.3 **Clasificación de Aeropuertos** a fin de validar dicha clasificación. De no presentar esta documentación la Autoridad tomará la clasificación “C” para la exigencia mínima de operadores en cada puesto de inspección.

3. Dotación de recurso humano mínimo en un puesto de inspección de personas

En concordancia con el numeral 2 de este adjunto, el aeropuerto y explotador de aeronaves, deben disponer del siguiente recurso humano, el cual debe contar con el certificado del factor humano (AVSEC) vigente para desempeñar las siguientes funciones:

1. V.D.	2. A/O.	3. OIP	4. ORX	5. CEM	6. O.ETD	7. S
---------	---------	--------	--------	--------	----------	------

1. **VD.:** 1. Verificador de documentos. 2. **A/O.:** Armador u Organizador. 3. **OIP:** Operador de inspección a personas. 4. **ORX:** Operador de RX. 5. **CEM.:** Controlador de equipaje de mano. 6. **O.ETD:** Controlador de equipaje de mano. 7. **S:** Supervisor

a) Verificador de documentos de viaje y pasabordos (físico o electrónico) a pasajeros y permisos a no pasajeros (VD): Operador de seguridad, quien es responsable de cotejar el pasabordo, documento que debe corresponder a la fecha y número de vuelo y que será confrontado con el documento de identidad valido del pasajero; en caso de no pasajeros, se debe verificar el permiso de acceso a las áreas restringidas, foto, vigencia, área correspondiente y características particulares del permiso.

b) Armador u Organizador (A/O). Operador de seguridad ubicado a la entrada del puesto de inspección, indicará a las personas colocar adecuadamente en la cinta transportadora del equipo de RX, sus objetos personales (maletas, bolsos entre otros) a fin de garantizar la producción eficaz de imágenes. En el mismo sentido, instruirá a los pasajeros para que separen cualquier equipo electrónico o eléctrico tales como: Computadores personales, teléfonos móviles y los coloquen en las bandejas previstas, para que pasen por la máquina de RX de forma aislada. Igualmente indicará, la necesidad del retirarse de algunos objetos tales como: cinturón, elementos metálicos, chaquetas abrigos entre otros.

El paso de personas debe hacerse una a una, cotejando que los pasajeros hayan pasado a recoger sus elementos y se haya cumplido con el proceso de la persona y equipaje de mano o elementos personales.

c) Operador de inspección a personas (OIP). Es el responsable de realizar el procedimiento adicional que se lleva a cabo después que los pasajeros pasan la inspección inicial a través del detector de metales de pórtico (WTMD) o del escáner corporal. Quien realiza el inspección con la ayuda de un

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS			
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 9 de 11

detector manual de metales o manual, cuando así se requiera o mediante una combinación de ambos procedimientos. El número de operadores encargados de la inspección dependerá del volumen de circulación de personas. Como se mencionó antes, es importante tener operadores hombres y mujeres.

Nota: Cuando el método primario de inspección a personas sea un detector de metales, bien de pósito o manual, la aclaración de las alarmas que cualquiera de estos genere, debe ser resuelta con inspección manual (este es el paso a seguir, cacheo de manera respetuosa pero firme;) y volver a pasar el detector manual de metales para reconfirmar si persiste la alarma; de ser necesario, deben aclararse las alarmas con inspección en privado.

Cuando se utilicen detectores de metales manuales en los procedimientos de inspección a personas, deben mantenerse con la alarma sonora activada; no se permite otra forma de alarma.

d) Operador de Rayos X (ORX). Es el encargado de interpretar la imagen producida por la máquina de RX y determina el equipaje, bolso, bultos o elemento que pudieran contener un artículo prohibido para que se registre manualmente y/o para la aplicación de la tecnología de trazas de explosivos.

En el adjunto No. 1 se indica el tratamiento que se debe dar a los artefactos potencialmente explosivos.

e) Controlador de equipaje de mano (CEM). Es el responsable de encaminar, aislar y controlar el equipaje que ha de ser sometido a un registro manual adicional después de que así lo determine el operador del equipo de Rayos X. Este operador controlará en todo momento el equipaje o bulto que va inspeccionar y no dejará que la persona intervenga en la inspección manual o con tecnología secundaria (ETD), que va realizar al equipaje de mano o bulto.

En el adjunto No. 1, se indica las diferentes actividades que debe llevar a cabo el operador que realiza esta labor.

f) Operador de equipo de detección de trazas de explosivos (OETD). Es el responsable de inspeccionar con equipo de detección de trazas de explosivos los artículos que requieren un procedimiento adicional después del examen de rayos X.

En el adjunto No. 1, se indica las diferentes actividades que debe llevar a cabo el operador que realiza esta labor.

g) Supervisor de puestos de inspección (S). Es el responsable del cumplimiento de las normas generales y de la eficiencia en la zona de inspección de seguridad de personas y puede prestar ayuda a la evaluación de riesgo de personas y orientar a los operadores sobre aspectos de seguridad que generen duda. Esta persona no estará involucrada en otras tareas, tales como el funcionamiento de

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS			
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 10 de 11

la máquina de RX, recoger elementos o reemplazo de un operador. En la zona de inspección donde confluyan varios puestos de inspección tal como lo establece el numeral 1 de este adjunto, el aeropuerto asignará el número de supervisores requeridos acorde con la operación.

h) El personal de un punto de inspección deberá prestar servicios por turnos, rotando en los diversos puestos que conforman un punto de inspección durante la operación, a fin de evitar la fatiga y ningún Operador de rayos X podrá realizar esta labor por un periodo superior de treinta (30) minutos en una operación continua y no podrá reanudar la misma tarea por lo menos durante los siguientes cuarenta (40) minutos.

En el adjunto No. 1, se indica los aspectos relacionados con la inspección intensiva (manual cacheo) que debe llevar a cabo el operador que realiza esta labor.

Una proporción del equipaje de mano, de los elementos y demás objetos que lleven las personas debe ser sometida a una segunda inspección empleando los principios de aleatoriedad e imprevisibilidad, en el porcentaje establecido en los planes de seguridad (no puede ser inferior a 10%). Los métodos de inspección aplicables pueden incluir registro manual, otros equipos de tecnología de inspección (p. ej., detección de trazas de explosivo - ETD), o una combinación de los mismos. Puede aplicarse una proporción mayor a vuelos específicos que se considere que están bajo más amenaza.

En el adjunto No. 1, se indica los aspectos adicionales respecto a la aleatoriedad e imprevisibilidad.

i) Programación de turnos y rotación de tareas El aeropuerto o explotador de aeronaves debe garantizar la adecuada programación de turnos de operadores y supervisores y, la cual debe contemplar horas de trabajo y descanso equitativos, con el fin de asegurar una eficaz actuación. Debe llevarse a cabo un análisis regular de los ciclos de trabajo y descanso de los operadores de seguridad para garantizar que los intervalos de descanso sean apropiados y oportunos.

La asignación de personal en los puestos de inspección y la función a desempeñar deberá realizarse mediante un mecanismo (rifa, balota u otro mecanismo aleatorio) que establezca el aeropuerto o el explotador de aeronaves para asegurar que no habrá continuidad en la prestación del servicio de una persona en un mismo puesto de inspección o función.

4. Dotación mínima de recurso humano en los en los puestos de inspección de personas autorizados (empleados, visitantes entre otros)

Los aeropuertos o explotadores aéreos deben aplicar los siguientes criterios mínimos de dotación de recurso humano en los puestos de inspección de personas autorizadas.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	PROTOCOLO		
	Adjunto 21 al RAC 160 – Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil		
RECURSO HUMANO MÍNIMO EN LOS PUESTOS DE CONTROL E INSPECCIÓN DE PERSONAS			
Clave: GIVC-1.0-08-030	Versión: 02	Fecha: 24/04/2018	Pág.: 11 de 11

Acorde con la clasificación de aeropuertos señalada en el numeral 1 de este adjunto para los puestos de inspección de personas autorizadas, se deberá disponer:

Para los aeropuertos con clasificación A y B se requiere como mínimo de tres (3) operadores de seguridad, para el control de personas autorizadas, relacionado a continuación:

1. Verificador del permiso de acceso a áreas restringidas
2. Operador de inspección a personas autorizadas.
3. Operador de RX y controlador de objetos de mano.

Para los aeropuertos con clasificación C, se requiere como mínimo de cuatro (4) operadores de seguridad, para el control de personas autorizadas, relacionado a continuación:

1. Verificador del permiso de acceso a áreas restringidas
2. Operador de inspección a personas autorizadas.
3. Operador de RX
4. Controlador de objetos de mano.

Igualmente se debe garantizar el cumplimiento de las normas generales, con la participación periódica de un supervisor de seguridad.

5. Dotación mínima de equipos en los puestos de inspección

De conformidad con lo principios AVSEC / FAL, los aeropuertos y/o exploradores de aeronaves para la inspección de personas y objetos que llevan consigo debe contar como mínimo con los siguientes equipos teniendo en cuenta lo establecido en el adjunto 1:

- a) Equipos de RX
- b) Detectores manual de metales
- c) Detector de metales de pórtico
- d) Equipo detector de trazas de explosivos (asociados al resultado de la evaluación del riesgo)
- e) Un área, mesas, bandejas, entre otros para el registro manual.