

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

20 ENE 2009

00222

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE AERONAUTICA CIVIL

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en los artículos 1782, 1808, 1813 y 1815 del Código de Comercio, artículo 47 de la Ley 105 de 1993, en concordancia con lo establecido en los artículos 2°, 5°, Numerales 3, 9, 10 y 11, Numerales 4 y 12 del Decreto 260 de 2004, y;

CONSIDERANDO:

- Que de acuerdo con lo previsto en el artículo 37 del Convenio sobre aviación civil internacional, celebrado en Chicago en 1944 y aprobado por la República de Colombia mediante Ley 12 de 1947, los Estados Parte se comprometen a que sus normas internas conserven el más alto grado de uniformidad posible con los estándares técnicos que al efecto establezca la Organización de aviación civil internacional - OACI.
- Que de acuerdo con lo estipulado en el Anexo 17 del Convenio de Chicago de 1944 sobre aviación civil internacional, los Estados deben adoptar un Programa Nacional de Control de Calidad como complemento a su normatividad Básica en seguridad de la aviación o aeroportuaria.
- Que la autoridad Aeronáutica de la República de Colombia, mediante Resolución 01624 del 13 de Abril de 2007, "por la cual se reenumeran y actualizan unas normas sobre seguridad de la aviación civil y se incorporan como parte décimo séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia" unificó y actualizó en un solo texto todas las normas relativas a la seguridad de la aviación civil en la Parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- Que la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia estableció en su numeral 17.3.16 los aspectos mínimos que debe incluir el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil en Colombia y en su numeral 17.3.3. adició funciones a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria entre las que figura la de diseñar y aplicar el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil, documento de obligatorio cumplimiento para los explotadores de aeronaves y explotadores de los aeropuertos públicos del país, empresas de servicios aeroportuarios especializados, talleres aeronáuticos, arrendatarios o tenedores de inmuebles en los aeropuertos, escuelas de instrucción en seguridad de la aviación civil, etc.
- Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo Primero: Adóptese el Programa Nacional de Control de Calidad de la Aviación Civil para la Seguridad de la Aviación o Aeroportuaria así:

"PROGRAMA NACIONAL DE CONTROL DE CALIDAD
DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL O AEROPORTUARIA"

CAPITULO I
INDICE, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

1.1. INDICE TEMÁTICO

CAPITULO I - INDICE, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

CAPITULO II - DISPOSICIONES GENERALES.

8

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

002221

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

CAPITULO III - ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

CAPITULO IV - PERSONAL DEL EQUIPO DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL O AEROPORTUARIA

CAPITULO V - ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD

CAPITULO VI - INFORMES

CAPITULO VII - CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

CAPITULO VIII - FACTOR HUMANO EN AVSEC

CAPITULO IX - SELECCIÓN Y VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL O AEROPORTUARIA

CAPITULO X- PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE LA AVIACIÓN CIVIL - PNISA

CAPITULO XI - CRITERIOS DE CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

CAPITULO XII - FORMATOS

1.2. ACRÓNIMOS

Los acrónimos empleados en este programa o en otros programas de la UAEAC relacionados con la Seguridad de Aviación o Aeroportuaria tienen el siguiente significado:

ATS	Servicios de tránsito aéreo.	PEA	Plan de emergencia de aeropuerto.
AVSEC	Seguridad de la aviación.	PNCC	Programa Nacional de Control de Calidad.
CISA	Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria.	PNISA	Programa nacional de instrucción en seguridad de la aviación civil.
COE	Centro de operaciones de emergencia.	PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
DSSA	Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria	PCS	Puesto de control de seguridad (Puesto de inspección).
GEPSA	Grupo Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria	PSA	Plan de seguridad de aeropuerto.
GCC	Grupo con la asignación de las funciones de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil	PSE	Plan de seguridad de explotador de aeronave
GSA	Gerencia de Seguridad Aeroportuaria	SAR	Búsqueda y salvamento.
ID	Documento de identificación.	SARM	Manual de referencia para auditorías de la seguridad de la aviación.
JSA	Jefatura de Seguridad Aeroportuaria	SSI	Información confidencial sobre seguridad (siglas en inglés).
OJT	Instrucción en el puesto de trabajo.	USAP	Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación.
PCA	Plan de contingencia de aeropuerto.	VIP	Very important person. (Siglas en Inglés) Personalidad.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

#(0 0 2 2 2)

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

1.3. DEFINICIONES:

Además de aquellas que figuran en la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los términos y expresiones de Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria que se detallan a continuación cuando son utilizados en este PNCC tendrán el siguiente significado:

Aceptar (aceptado): Pronunciamento de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a través de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria (DSSA) o de los funcionarios ó dependencias de inspección y supervisión de la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria, emitido en relación con un elemento o procedimiento, respecto del cual se considera que cumple con los requisitos que le atañen, encontrándose en consecuencia satisfactoria.

Aceptable: Que conforme a sus condiciones puede ser aceptado por la DSSA de la UAEAC.

Acreditar: Probar el cumplimiento de requisitos en relación con la Seguridad de la Aviación o Aeroportuaria, a satisfacción de la DSSA de la UAEAC.

Actividad aeronáutica (aeronáutica civil): Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras:

- Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros, correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades.
- Aviación general, incluyendo entre otras, aviación privada (individual o corporativa) civil del Estado, de enseñanza o instrucción de vuelo y experimental.
- Actividades de construcción y conservación de aeronaves o partes, incluyendo diseño, construcción, ensamblaje, mantenimiento, reparación o reconstrucción, alteración inspección, etc.
- Operación de infraestructura aeronáutica y servicios de protección y apoyo al vuelo incluyendo servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, servicio meteorológico e información aeronáutica.
- Servicios aeroportuarios especializados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves.
- Instrucción aeronáutica en sus diversas modalidades.

Actividades de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil. Aquellas actividades (Evaluaciones, auditorías, inspecciones y pruebas) y procedimientos que son aplicados para obtener información y confirmar si los explotadores sujetos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil cumplen con las normas y procedimientos vigentes aplicables en seguridad de la aviación civil.

Aerolínea (línea aérea): Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

Aeronáutica Civil: Conjunto de actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse y desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar pesos útiles (personas o cosas).

Aprobado: Aceptado por la UAEAC, o por un Estado contratante de la OACI, por ser idóneo para un fin determinado.

Aptitud psicofísica: Cumplimiento de requisitos médicos, exigidos tanto para la expedición de una licencia y/o habilitación, como para mantener el estado de validez de las mismas, mediante su renovación.

Área de maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

(# 0 0 2 2 2

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

Área estéril aeroportuaria o zona estéril. Espacio al que se han aplicado medidas especiales de seguridad del aeropuerto, ubicado entre un puesto de inspección y las aeronaves, su acceso está estrictamente controlado y en la cual, se garantiza la inexistencia de armas, explosivos, materias, artículos peligrosos y cualquier otra actividad comercial.

Auditoria. Evaluación exhaustiva de todos los aspectos del programa de seguridad de los explotadores sujetos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para determinar si las medidas de seguridad se aplican continua y constantemente.

Auditoria de seguridad. Examen a profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil

Autoridad Aeronáutica: Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, de la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, o la entidad que en el futuro haga sus veces.

Nota: La Autoridad Aeronáutica de la República de Colombia es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y sus objetivos, funciones y estructura se encuentran establecidas en el Decreto No. 0260 del 28 de enero de 2004.

Aviación comercial: Expresión genérica que se refiere a las actividades de servicios aéreos comerciales.

Certificación. Evaluación formal y confirmación de competencias otorgada por la UAEAC quien certifica que una persona posee los conocimientos y perfiles necesarios para desempeñar las funciones de Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria con un grado de gestión aceptable.

Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria. Es el organismo de mayor jerarquía de la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria en Colombia y su competencia, composición y funciones se encuentran establecidas en el Decreto 1400 de 2002.

Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil. Estructura, procesos y procedimientos, así como las funciones y responsabilidades establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para verificar el cumplimiento de la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (PNSAC).

Explotador (Empresa aeronáutica). Toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, o administración de bienes (productos aeronáuticos) o para la prestación de servicios (servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales; de mantenimiento de aeronaves, de instrucción aeronáutica, de apoyo terrestre a la operación de aeronaves, o de operación de infraestructura aeronáutica). Dicha actividad se realiza a través de uno o más establecimientos de comercio (establecimientos aeronáuticos).

Empresa aérea (empresa de aviación). Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, interno o internacional, de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales, que cuenta con el debido permiso de operación, otorgado por la UAEAC.

Enmienda. Es toda corrección, modificación, adición o reemplazo de una norma o parte de ella.

Establecimiento aeronáutico. Expresión genérica con que se designa cualquier lugar o espacio físico, donde una persona natural o jurídica (de carácter público o privado) ejecuta actividades aeronáuticas (con carácter comercial o no) ya sea de servicios aéreos comerciales, de aviación general, de construcción y conservación o mantenimiento de aeronaves y partes o

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222)

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

componentes de ellas, de instrucción aeronáutica, de explotación de infraestructura aeronáutica y de servicios aeroportuarios especializados, entre otras.

La expresión *establecimiento aeronáutico*, designa cualquier empresa aérea, taller aeronáutico, centro de instrucción aeronáutica, aeroclub, aeródromo o empresa de servicios aeroportuarios especializados de apoyo, las cuales requieren permiso previo de la autoridad aeronáutica.

Estación de telecomunicaciones aeronáuticas. Estación del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas.

Estado del explotador de aeronave. Estado donde está certificado y domiciliado el explotador de la aeronave, o en su defecto, donde radica su sede comercial con carácter permanente.

Estado de origen de la mercancía. Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente la mercancía a bordo de una aeronave.

Estudio Evaluación de las operaciones de los explotadores sujetos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil para determinar las necesidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria. Los estudios identifican las vulnerabilidades, que pueden ser utilizadas para llevar a cabo un acto de interferencia ilícita, a pesar de la aplicación de medidas y procedimientos de seguridad.

Infraestructura aeronáutica. Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.

Inspección. Aplicación de medios visuales, manuales, técnicos o de otro tipo para detectar armas, explosivos, objetos incendiarios, materias o sustancias peligrosas que pueden utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Inspección de seguridad. Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del Programa nacional de seguridad de la aviación civil por parte de un explotador aéreo, un aeropuerto, empresas de servicios en tierra, etc., responsables de cumplir con el Programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Inspección de seguridad de la aeronave. Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Inspector de Control de Calidad de Seguridad Aeroportuaria. Funcionario de la UAEAC debidamente delegado por dicha autoridad para realizar inspecciones sobre la aptitud técnica del personal aeronáutico, de las aeronaves o las operaciones de vuelo en relación con el cumplimiento de las normas y reglamentos sobre seguridad de la aviación o aeroportuaria.

Línea aérea. Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

Mercancías peligrosas. Todo artículo o sustancia que cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

Nota: Definición introducida conforme al artículo 1º de la Resolución No. 03208 del 13 de agosto de 2003

Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir durante el tiempo de vuelo.

Nota: Definición introducida conforme al artículo 1º de la Resolución No. 03208 del 13 de agosto de 2003

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO: 28 ENE 2009

00222

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

Miembro de la tripulación auxiliar de a bordo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, cuyas funciones se desarrollan en la Cabina de Pasajeros y están directamente relacionadas con la seguridad del vuelo.

Miembro de la tripulación de cabina de mando. Miembro de la tripulación que ejerce sus atribuciones en la cabina de mando de la aeronave.

Miembro de la tripulación de vuelo. Tripulante, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Nota: Definición introducida conforme al artículo 1° de la Resolución No. 03208 del 13 de agosto de 2003

Norma. Toda regla, regulación, estándar, requisito, procedimiento o sistema característico promulgado por la UAEAC, cuya obediencia es reconocida como necesaria en interés de la seguridad, regularidad o eficiencia de la aeronavegación.

Norma aeronáutica. Toda disposición nacional o internacional, de carácter sustantivo o procesal; contenida en un convenio internacional (multilateral o bilateral) sobre aviación civil aprobado por Colombia y sus anexos vigentes; o contenida en la Constitución, Leyes o Reglamentos (decretos o resoluciones) de Colombia, incorporada en el Libro V del Código de Comercio, en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, o publicada ya sea de modo independiente o en otra codificación o compilación; que de manera obligatoria, regule aspectos relativos al personal aeronáutico, a las aeronaves, a la infraestructura aeronáutica, al espacio aéreo, a los establecimientos aeronáuticos, o a las actividades aeronáuticas (civiles) en general.

Operación de aviación general. Operación de aeronaves, en actividades diferentes de los servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales.

Operación de transporte aéreo comercial. Operación de aeronaves, en actividades de servicios aéreos comerciales de transporte público de pasajeros, correo o carga, por remuneración.

Operador de transporte aéreo. Operador de una aeronave involucrada en servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular de pasajeros, correo o carga.

Pista. Área rectangular definida en un aeródromo terrestre destinada y preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de Medidas Correctivas. Plan de Acción requerido por la autoridad aeronáutica a los explotadores sujetos a vigilancia e inspección en donde se indican las medidas que los mismos deben adoptar, con base en las recomendaciones presentadas por el equipo auditor con posterioridad a la realización de una actividad de control de calidad.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible estacionamiento o mantenimiento.

Procedimiento. Método utilizado o modo de acción para el logro de un objetivo previamente definido.

Programa de entrenamiento. Programa que desarrolla el contenido de las materias y temas propios de alguna área o especialidad para la formación básica, avanzada, de especialización, de habilitación, de transición o de repaso para personal aeronáutico; diseñado conforme a las directivas señaladas por la UAEAC y que puede impartir un centro de instrucción aeronáutica, previa aprobación de dicha autoridad.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

#00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

Prueba. Medida de seguridad de la aviación en la que se intenta cometer un acto de interferencia ilícita. Se utiliza para determinar la eficacia de un procedimiento y el rendimiento de una persona objeto. Una prueba puede ser anunciada con anticipación o no (secreta o pública).

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1.944 sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

UAEAC. Sigla que identifica a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entidad que en la República de Colombia ejerce las funciones de Autoridad Aeronáutica y como tal, de autoridad en seguridad de la aviación civil.

CAPÍTULO II
DISPOSICIONES GENERALES

2.1. OBJETIVO: El objetivo del Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria en Colombia, (en adelante PNCC) es determinar el grado de cumplimiento de la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (en adelante PNSAC) y verificar su eficacia, procurando una rectificación rápida y eficaz de las deficiencias detectadas, de la desviación de su cumplimiento, determinando prioridades y frecuencia de las verificaciones con base en los resultados de la evaluación del riesgo, encaminado al mejoramiento continuo de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria en Colombia.

2.2. AUTORIDAD: La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la Secretaria de Sistemas Operacionales, o quien haga sus veces, (en adelante DSSA), es la responsable y tiene la autoridad suficiente para controlar los servicios de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria en el territorio nacional o en las instalaciones aeronáuticas de conformidad al Artículo 26 de Decreto 260 de 2004, así como las funciones que los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia le imponen, en especial aquellos relacionados con la aplicación y supervisión del PNCC. El Director de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, podrá distribuir funciones relacionadas con el desarrollo de las tareas y el seguimiento de las medidas de control de calidad relativas a la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria dentro de sus grupos funcionales establecidos que para los efectos de este programa se denominará grupo ejecutor del control de calidad (en adelante GCC)

2.2.1. El PNCC se enmarca dentro de la siguiente reglamentación de orden superior:

NORMA NACIONAL	OBJETO
Constitución Política de Colombia de 1991	Principios fundamentales, obligaciones y estructura del Estado
Ley 12 de 1947	Por medio de la cual Colombia aprobó su adhesión al CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL, suscrito en Chicago el 7 de Diciembre de 1944, comúnmente conocido como Convenio de Chicago.
Ley 105 de 1993 - Ley del Transporte -	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222,

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

NORMA NACIONAL	OBJETO
Código del Comercio	Libro Quinto de la Navegación , Segunda Parte de la Aeronáutica Rige todas las actividades de aeronáutica civil, las cuales quedan sometidas a la inspección, vigilancia y reglamentación del Gobierno.
Código Penal	Compendio de normas que establece los delitos y las penas
Código Contencioso Administrativo	Texto escrito de normas de carácter procedimental y sustantivo que reglamenta la jurisdicción contenciosa administrativa en el desarrollo de la administración pública
Decreto 1400 del 08 de Julio de 2002	Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria en desarrollo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional adoptado por Colombia mediante la Ley 12 de 1974
Decreto 260 de 2004	Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil - Aerocivil y se dictan otras disposiciones.
Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte 17a (Resolución 01624 de abril 13 de 2007)	Por la cual se reenumeran y actualizan unas normas sobre seguridad de la aviación civil y se incorporan como Parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - Programa Nacional de Seguridad Aeroportuaria PNSAC
NORMA INTERNACIONAL	OBJETO
Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944	Instrumento internacional que rige la aviación civil en el mundo
Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional (OACI)	Normas y Métodos recomendados para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

2.3. ALCANCE:

2.3.1. Todos los explotadores, entidades u organismos, tales como explotadores de aeropuertos, de aeronaves, empresas de servicios aeroportuarios especializados, asociaciones, talleres aeronáuticos y arrendatarios que han sido designados como responsables de ejecutar o aplicar las medidas establecidas en la parte décimo séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (PNSAC) serán sometidas al control de calidad establecido en el presente programa.

2.3.2. Los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, sometidos al control de calidad de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria deben elaborar, aplicar y actualizar un programa de control de calidad interno que sea coherente con el PNCC. Dicho programa debe ser revisado y aprobados por el GCC.

2.3.3. Los representantes legales de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria responsables del programa de control de calidad interno, en el mismo documento designaran al personal que debe llevar a cabo las medidas de control de calidad internas y les brindarán la instrucción necesaria para ello.

2.3.4. Los informes sobre las actividades de control de calidad internos de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, los resultados asociados a dichas actividades, y cualquier medida correctiva que se haya adoptado con el fin de rectificar una deficiencia o un incidente de incumplimiento deberá estar debidamente documentada y reportada al GCC, quien podrá requerir información adicional o complementaria cuando las circunstancias lo ameriten.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222,

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

2.4. ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA: La administración operacional del PNCC de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria es responsabilidad de la DSSA, y lo ejecuta por intermedio del Grupo al que le sea asignada la función de actuar como ejecutor del control de calidad (en adelante GCC). Esta asignación comprende:

2.4.1. La elaboración y la actualización de posibles enmiendas al PNCC, así como la programación y la aplicación de los instrumentos de control de calidad descritos en este.

2.4.2. La presentación de un programa anual de actividades de acuerdo a lo establecido en el Capítulo V, numeral 5.1.1. Programación, del presente programa, y un informe ejecutivo de fin de año de acuerdo a lo establecido en el Capítulo 6, numeral 6.4 Informe ejecutivo del presente programa. El informe ejecutivo será presentado a la DSSA quien lo hará conocer de la Dirección General de la UAEAC e igualmente de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, en la primera reunión ordinaria del año, para que sea tenido en cuenta en las políticas necesarias para minimizar los riesgos.

2.4.3. Para los efectos de la ejecución del PNCC el GCC esta enmarcado como sigue:



2.4.4. La DSSA delegará a los inspectores de conformidad a la parte décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia velando por que el equipo de inspectores esté debidamente capacitado y certificado por el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas según lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil (PNISA). Igualmente se asegurará de que el soporte administrativo y logístico que demanda para ejecutar esté disponible.

2.4.5. Todos los funcionarios que integran el PNCC deben cumplir con los requisitos establecidos en el Capítulo IV del presente Programa.

2.4.6. Para la ejecución del PNCC por el GCC se contará con un área de trabajo restringido destinado específicamente para archivo de la información confidencial que del desarrollo del PNCC se derive.

2.4.7. La DSSA por intermedio de la Secretaria de Sistemas Operacionales gestionara lo necesario para garantizar los elementos de trabajo de cada inspector, tanto informáticos como de registro fotográfico digital que se determinen para el

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

desarrollo de sus funciones o proveer la tecnología actualizada que surja con posterioridad y sea adecuada para el cumplimiento del programa.

2.5. DISTRIBUCIÓN Y DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN: La DSSA procederá a la distribución de la parte pertinente del PNCC a los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria por parte de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, quienes son la población objeto del presente programa y están definidas en la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; igualmente, a los Miembros de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria y adicionalmente a aquellas autoridades que la DSSA considere pertinentes. Para esta distribución no es necesario allegar los formatos de uso interno de la UAEAC, los que podrán ser complementados o adicionados según corresponda por la DSSA.

2.5.1. La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria se encargará de distribuir las actualizaciones o enmiendas que llegasen a realizarse sobre este PNCC a quienes corresponda según el numeral 2.3.

2.5.2. Cualquier información que se derive de la aplicación del PNCC, tales como informes o resultados de las actividades de control de calidad, será de carácter estrictamente confidencial, para uso del área responsable de la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria y el explotador sujeto de control de calidad por medio del PNCC; debe evitarse en lo posible su divulgación con el objeto de no afectar al explotador y debilitar los esquemas de seguridad establecidos.

2.5.3. Una copia del PNCC y del programa de control de calidad interno debe reposar en las oficinas principales de los explotadores de aeronaves y explotadores de los aeropuertos públicos del país, empresas de servicios aeroportuarios especializados, talleres aeronáuticos, arrendatarios o tenedores de inmuebles en los aeropuertos, escuelas de instrucción en Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y Direcciones Regionales Aeronáuticas

CAPÍTULO III
ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

3.1. La Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria, determina las políticas en materia de seguridad de los aeropuertos, ayudas a la navegación aérea y a las entidades aeronáuticas y aeroportuarias, públicas y privadas sometidas a la vigilancia y control de calidad de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, cuyas responsabilidades son incluidas en el marco del presente programa, y de recomendar, cuando sea necesario, una atención particular o un aumento de las medidas de control de calidad que pueden diferir de la programación anual y distribuirá las tareas entre las entidades públicas que la conforman.

3.2. La Secretaria de Sistemas Operacionales o quien haga sus veces será responsable de revisar el programa de actividades anuales propuesto y asignar los recursos para el desarrollo del PNCC.

3.3. La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria es responsable de:

3.3.1. La elaboración, aplicación, ejecución diaria de las medidas de control de calidad y el proponer la actualización del PNCC o su enmienda, conforme a lo establecido en Decreto 260 de 2004 y en la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

3.3.2. Revisar el informe ejecutivo de fin de año para asegurarse que incluya el análisis de las actividades, el historial de cumplimiento, el resumen de las medidas que se han emprendido para asegurar el cumplimiento de la normatividad de la

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

26 ENE 2009

RESOLUCION NÚMERO:

#00222,

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria, y reflejar cualquier otro cambio significativo en la condición de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria general de los explotadores sujetos al control de calidad por medio del PNCC.

- 3.3.3. Planificar y gestionar los presupuestos anuales en lo que respecta a los recursos humanos, materiales y financieros.
- 3.3.4. Valorar anualmente la eficacia de los inspectores o grupos de inspectores establecidos y proponer las modificaciones necesarias para el mejoramiento continuo de los mismos.
- 3.3.5. Verificar que los inspectores o auditores hayan cumplido con el programa de instrucción establecido por el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas, e igualmente que sus antecedentes estén actualizados ante la Dirección de Talento Humano.
- 3.3.6. Informar cuando se presente incumplimiento, violación a una normatividad o una falta disciplinaria, por parte de los auditores e inspectores, de funciones o violaciones al código de ética y remitir dicha información, al Grupo de Investigaciones Disciplinarias de la UAEAC.

3.4. El Jefe de Grupo responsable de ejecutar el PNCC (GCC) es responsable de:

3.4.1. Ejecutar las operaciones diarias de control de calidad como establece el presente programa. Estas operaciones incluyen la programación de actividades (auditorías, inspecciones, pruebas, estudios o evaluaciones); la revisión final de los informes de las actividades de control de calidad (informes de las auditorías, inspecciones, pruebas, estudios o evaluaciones), así como la revisión y aprobación de las recomendaciones sobre las medidas para asegurar el cumplimiento de las normas. Lo anterior, sin perjuicio de otras actividades que le asigne el Director de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria relacionadas con el control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

3.4.2. Realizar las evaluaciones de que trata el numeral 17.17.10 del PNSAC, o el que lo complemente o modifique, cuando haya ocurrido un acto de interferencia ilícita y recomendar las medidas correctivas requeridas para prevenir su nueva ocurrencia.

3.4.3. Elaborar los informes ejecutivos, donde se consignen las vulnerabilidades establecidas de acuerdo a la valoración del riesgo total y de la seguridad de los aeropuertos y de los explotadores públicos y privados sometidos a las actividades de Control de Calidad, comprendidas en el presente programa.

3.4.4. Recomendar, cuando sea necesario, una actuación particular o un aumento de las medidas de control de calidad, que pueden diferir de la programación anual.

3.4.5. La Dirección de Talento Humano en coordinación con la Secretaría de Sistemas Operacionales es responsable de verificar las necesidades del programa en materia del recurso humano para realizar las actividades dentro del Programa Nacional de Control de Calidad de conformidad con las funciones establecidas en el Artículo 19 del Decreto 260 de 2004.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

28 ENE 2009

#00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

CAPITULO IV

PERSONAL DEL EQUIPO DE CONTROL DE CALIDAD DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL O AEROPORTUARIA

4.1 FACULTAD PERMANENTE DE INSPECCIÓN: Cada explotador u organización con obligaciones derivadas del PNSAC debe permitir a la UAEAC o su representante, en cualquier momento o lugar, realizar cualquier inspección o verificación para determinar si cumple con las regulaciones aplicables a la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria. Ellos deberán proporcionar a su personal, las instrucciones oportunas que faciliten a los inspectores designados por la UAEAC, los medios necesarios para cumplir su misión. Estos medios comprenderán, efectuar cualquier inspección sin aviso previo; libre acceso a las áreas y demás instalaciones, incluyendo a las aeronaves y el derecho a inspeccionar toda la documentación relacionada con la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria.

4.2 SELECCIÓN Y DESIGNACION: De conformidad con el numeral 17.3.3. de la parte décimo séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, es función de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria el Designar los inspectores de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria para los aeropuertos internacionales, o grupo de aeropuertos, quienes ejercerán las labores de inspección de los esquemas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria del aeropuerto, del explotador de aeronaves y empresas que desarrollan actividades de aeronáutica civil de conformidad con los procedimientos descritos en el PNCC.

4.2.1 Los funcionarios designados como inspectores de seguridad de la aviación civil deben haber cumplido con el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil PNISA y estar debidamente certificados por el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas para poder desempeñar las funciones de control de calidad que se les asigne, incluyendo la realización efectiva del OJT o instrucción práctica en el puesto de trabajo.

4.2.2 Para la designación de los funcionarios al PNCC por parte de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria se deberán evaluar los siguientes criterios:

- a) No tener antecedentes policivos o penales.
- b) No registrar sanciones disciplinarias en el último año.
- c) No estar en una situación administrativa que impida el desarrollo efectivo de las funciones de inspección.
- d) Registrar actividades en Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria con un mínimo de dos (2) años.

4.2.3 Los Inspectores deberán ser evaluados en sus conocimientos y en su rendimiento bajo un criterio BIANUAL por la DSSA, independientemente de la evaluación del desempeño.

4.3 DESIGNACIÓN Y AUTORIDAD:

4.3.1 Las tareas básicas que el personal designado como inspector de seguridad de la aviación civil deben llevar a cabo incluyen las siguientes:

- a) Desempeñar actividades de auditoría, inspección, pruebas y evaluaciones en Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
- b) Recopilar información como parte de las actividades de control de calidad por medio de la observación, la revisión de documentos, entrevistas, y como parte del proceso de prueba y cualquier otro medio de investigación.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

7 JUNE 2009

#00222

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- c) Documentar por escrito, utilizando un formato aprobado y normalizado, los resultados de las actividades de control de calidad, que incluyen, los informes de auditoría e inspección, los resultados de las pruebas, los informes y las necesidades producto de las evaluaciones o estudios de seguridad.
- d) Determinar responsablemente los grados de cumplimiento, basados en los requerimientos legales y reglamentarios y dejando constancia de las constataciones de dichas desviaciones;
- e) Brindar asistencia a los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria para orientarlos en el cumplimiento de las normas y a alcanzar niveles aceptables y sostenibles de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
- f) Proporcionar al GCC la información que le permita respaldar posibles medidas para asegurar el cumplimiento de las normas; y suministrar la información con la que cuenta el GCC a la oficina pertinente para el proceso de Investigaciones y Sanciones por violaciones a los Reglamentos o a las normas de Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria.

4.3.2 Los auditores e inspectores, en ejercicio de sus funciones, están facultados para tomar las medidas inmediatas que deben ser aplicadas con el fin de conjurar una situación de riesgo específico a la aviación civil, teniendo en cuenta, que si esta medida afecta de manera significativa la operación del aeropuerto o del ente auditado o supervisado, debe contar con la autorización expresa del Director de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria. Dichas medidas son de carácter preventivo y se tomarán sin perjuicio de las acciones sancionatorias, disciplinarias, administrativas, civiles o penales que por los mismos hechos determinen las autoridades competentes.

4.3.3 Los auditores e inspectores recibirán las credenciales que los certifiquen a través del Carné Aeronáutico a la luz de lo dispuesto en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y cada vez que en el desempeño de sus deberes, un inspector de la UAEAC presente sus credenciales se le debe conceder acceso libre.

4.4 CODIGO DE CONDUCTA:

4.4.1 Valores que son relevantes para la práctica de la Inspección o Auditoría dentro del PNCC

- a) Independencia: La gestión se debe realizar en forma independiente y autónoma, aplicando su propio criterio para fundamentar los resultados de las labores ante los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
- b) Objetividad: El Inspector debe procurar emitir juicios veraces y objetivos sobre asuntos inherentes a sus funciones, evitando la influencia de criterios subjetivos o de terceros no autorizados por la UAEAC. Debe abstenerse de tomar una decisión cuando medie cualquier hecho que pueda afectar su deber de objetividad.
- c) Confidencialidad: Se debe respetar el valor y la propiedad de la información que reciben y no pueden divulgar información sin la debida autorización a menos que exista una obligación legal o profesional para hacerlo.
- d) Excelencia: Las Inspecciones deben actuar promoviendo la calidad y eficiencia.
- e) Mistica: Los inspectores actuarán con vocación, entrega y compromiso con el trabajo.
- f) Criterio Justo: En el ejercicio de las actividades del PNCC se debe aplicar en todo momento un criterio justo que determine las acciones equitativas que serán empleadas cuando corresponda, según lo establecen los valores inherentes a la función pública.

Def

Man

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO: 26 ENE 2009

60222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

4.4.2 Actitudes y valores que debe poseer el Inspector

- a) Iniciativa: Los inspectores están en la capacidad de proponer las acciones preventivas y correctivas que sean necesarias para sostener o mejorar la aplicación de los criterios de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
- b) Responsabilidad: Se ha de actuar con un claro concepto del deber.
- c) Integridad: En su calidad de funcionario público
- d) Liderazgo: que permita fundamentar decisiones oportunas y acertadas.

Nota: El código de conducta estará detallado en el formato que para tal efecto determine la DSSA mediante circular.

CAPITULO V
ACTIVIDADES DE CONTROL DE CALIDAD

5.1. **PLANIFICACIÓN Y PROGRAMACIÓN.** El GCC debe preparar un anteproyecto de la programación anual de las actividades a realizar y enviarla a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria o quien haga sus veces a más tardar los cinco primeros días del mes de febrero de cada año. La DSSA o quien haga sus veces revisará, modificará y lo aprobará de conformidad a los recursos disponibles, remitiéndolo a la Secretaría de Sistemas Operacionales.

La evaluación de desempeño contractual que realiza la oficina de Comercialización e Inversión a los aeropuertos concesionados, será independiente de las actividades de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

Para efectos de la planeación anual de actividades de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria se deberán tener en cuenta los siguientes criterios mínimos:

AUDITORIA	AEROPUERTOS INTERNACIONALES	POR LO MENOS 1 VEZ AL AÑO
INSPECCION	AEROPUERTOS	AL INICIO DE LAS OPERACIONES Y POR LO MENOS 1 VEZ AL AÑO
	EXPLOTADORES AÉREOS	
PRUEBAS	AEROPUERTOS	SE REALIZARAN PRUEBAS DE ACUERDO CON EL ANALISIS DE RIESGO Y LA PROGRAMACION ESTABLECIDA. PUEDEN INCLUIRSE EN LAS AUDITORIAS O EN LAS INSPECCIONES
PRUEBAS	EXPLOTADORES AÉREOS	SE REALIZARAN PRUEBAS DE ACUERDO CON EL ANALISIS DE RIESGO ESTABLECIDA A LOS AEROPUERTOS DE OPERACION
EVALUACION (ESTUDIOS)	AEROPUERTOS	POR LO MENOS UNA VEZ CADA 2 AÑOS O CUANDO LAS CIRCUNSTANCIAS LO AMERITEN
	EXPLOTADORES AEREOOS	

5.1.1. El GCC al momento de preparar el anteproyecto de la programación anual, tendrá en cuenta igualmente:

- a) El análisis de riesgos presentado a la CISA, anualmente

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- b) Las evaluaciones (estudios) realizados el año inmediatamente anterior
- c) Las actas de comités de seguridad de aeropuerto
- d) Los informes producidos por los Explotadores

5.1.2. La programación anual tendrá en cuenta la necesidad de llevar a cabo actividades de control de calidad no planificadas o no programadas, incluidas las actividades de tipo específico.

5.2. AUDITORIAS

5.2.1. Las auditorias son evaluaciones minuciosas de todos los aspectos de la aplicación del PNSAC para determinar los grados de cumplimiento. Por consiguiente, para los fines del presente programa, la auditoría de un aeropuerto específico incluirá la auditoría de todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria que operen en dicho aeropuerto. Todas las auditorias serán previamente anunciadas con por lo menos siete (7) días calendario de anticipación e incluirán instrucciones preliminares y recomendaciones finales. Los auditores e inspectores del GCC, utilizarán la guía del auditor la cual estará detallada en el formato que para tal efecto determine la DSSA.

5.2.2. Las auditorias se realizan con base a la evaluación de los documentos, a las entrevistas y se tendrá en cuenta como mínimo la observación del cumplimiento del explotador sobre:

- a) Subsistema Normativo
- b) Subsistema de Control de Acceso
- c) Subsistema Perimetral, demás aspectos de infraestructura
- d) Subsistema de Capital humano
- e) Subsistema de Tecnología
- f) Observación de los procedimientos de seguridad, de los diferentes entes del proceso de las actividades de Control de Calidad, entre otros.

5.2.3. Las auditorias incluirán, como mínimo, la revisión de los documentos siguientes:

- a) Plan de Seguridad de Aeropuerto
- b) Plan de Contingencia de Aeropuerto
- c) Circulares emanadas de la DSSA
- d) Actas Comités de Seguridad de Aeropuerto
- e) Memorias de realización de Simulacros
- f) Plan de Instrucción y documentación relacionada con el entrenamiento.
- g) Relación de perfiles de instrucción del personal de la dependencia de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, del personal contratado en el servicio de vigilancia privada y de la Policía Aeroportuaria
- h) Constancias de cumplimiento de los Planes de Capacitación y Sensibilización del personal asignado a Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y del personal operativo y administrativo del aeropuerto, en concordancia con el Programa Nacional de Instrucción.
- i) Número, características e informes de las actividades de control de calidad de la seguridad adelantadas por el aeropuerto a los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, y efectividad de los seguimientos a las acciones correctivas contenidas en los informes.
- j) Actas de las reuniones de seguimiento al contrato de vigilancia privada (en el caso de los aeropuertos operados por la UAEAC y Concesionados)

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222,

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- k) Documentación soporte sobre evaluación del recurso humano incluyendo los resultados de las visitas domiciliarias y demás exigencias del PNSAC.
- l) Planillas de control turnos servicio de vigilancia privada
- m) Protocolos de los mantenimientos realizados a los equipos del subsistema tecnológico.
- n) Programas de Mantenimiento a las áreas de seguridad.
- o) Documentación sobre comparendos y actividad sancionatoria sobre faltas al PNSAC y demás normatividad relacionada.

5.2.4. Las auditorias incluirán como mínimo, entrevistas con el siguiente personal:

- a) Gerente o Administrador Aeroportuario o del concesionario.
- b) Jefe de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria
- c) Policía Aeroportuaria
- d) Jefe de las facilidades de tránsito aéreo si las hubiese.
- e) Otras Autoridades de control en el aeropuerto.
- f) Operadores de seguridad (compañías de vigilancia privada o quien haga sus veces)
- g) Representantes de las Aerolíneas.
- h) Cualquier persona que labore en el aeropuerto puede ser objeto de entrevista en materia de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

5.2.5. Las auditorias incluirán como mínimo, entrevistas en materia de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria teniendo en cuenta los siguientes aspectos, entre otros:

- a) Normatividad aplicable (lo conoce?, lo tiene? Lo aplica? Está a la mano?)
- b) Capacitación del personal (incluye sensibilizaciones, cursos de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y recurrente). Está capacitado todo el personal?, se ha realizado sensibilización a las autoridades de control y demás entes que laboran en el aeropuerto?
- c) Operación del aeropuerto (horarios, controles, personal, protección del perímetro y las facilidades aeronáuticas, autoridades de control)
- d) Sistema de identificación y logística
- e) Sistema tecnológico con que cuenta
- f) Sistema de comunicaciones

5.2.6. Las auditorias incluirán como mínimo, la prueba de lo siguiente:

- a) Pruebas de vulnerabilidad en los puntos de control de accesos (filtros) con objetos simulados.
- b) Pruebas de vulnerabilidad en los accesos vehiculares, puntos de acceso a funcionarios, facilidades aeronáuticas y otros accesos hacia áreas restringidas.
- c) Pruebas al sistema de identificación.
- d) Prueba de intrusión (área restringida o aeronave).

5.2.7. Las actividades de control de calidad anteriormente presentadas, aplican para los explotadores sujetos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil. Los informes de auditoria se presentarán dentro de los 30 días calendario de haber concluido la auditoria y el ente auditado someterá el plan de medidas correctivas conforme a lo estipulado en 7.2.1.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

(# 00222)

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

5.3. INSPECCIONES:

5.3.1. Las inspecciones se realizan sobre uno o varios aspectos del sistema de seguridad de todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria utilizando la metodología normalizada que se aplica a las actividades de control de calidad (revisión de documentos, observaciones, entrevistas y pruebas, según sea el caso).

5.3.2. Las inspecciones incluirán uno o varios de los aspectos siguientes:

- a) Subsistema Normativo
- b) Subsistema de Control de Acceso
- c) Subsistema Perimetral, demás aspectos de infraestructura
- d) Subsistema de Capital humano
- e) Subsistema de Tecnología
- f) Observación de los procedimientos de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, de los diferentes entes en el proceso y de las actividades de Control de Calidad, entre otros.

5.3.3. La supervisión de un punto de inspección cuando a criterio del inspector se requiera o esté previamente programada, incluirá la inspección de pasajeros, empleados y equipaje de bodega, abarcará al menos una prueba del proceso de inspección así:

- a) Pruebas con objetos simulados
- b) Prueba de intrusión
- c) Prueba sistema de identificación

5.3.4. Todas las inspecciones deben incluir recomendaciones finales. Los informes de inspección se presentarán dentro de los 15 días calendario de haber concluido la inspección y éstas aplican para los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y el ente inspeccionado someterá el plan de medidas correctivas conforme a lo estipulado en 7.2.1.

5.4. PRUEBAS

5.4.1. Una Prueba de Seguridad es un acto simulado de interferencia ilícita contrario a medidas de seguridad vigentes, que se realiza en secreto por una persona con un artefacto explosivo inerte o con un arma simulada escondida en su equipaje o en su persona, o presentando un carné de identificación no vigente o no pertinente al área a acceder, etc., a fin de intentar vulnerar la operación del sistema de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria en general.

5.4.2. Las pruebas constituyen el medio idóneo para constatar la efectividad en el funcionamiento de los equipos, la idoneidad del personal y de los procedimientos establecidos en un área específica o sitio de control tales como el perímetro, la rampa, las aeronaves, los puntos de inspección de pasajeros, los ingresos a las áreas o zonas de seguridad restringidas para personas, vehículos y los sistemas de identificación.

5.4.3. Deberá comprenderse que esto demuestra solamente si una medida o control de seguridad es eficaz, en un momento específico de aplicación de la prueba. A veces es difícil declarar con confianza si una prueba "falla", debido a una

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

0 0 2 2 2,

2 6 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

atención inadecuada a la aplicación de las medidas de seguridad bajo prueba (supervisión deficiente, instrucción insuficiente, etc.) o a que la medida misma no es adecuada o una mezcla de ambos aspectos.

5.4.4. El uso de pruebas como medio para mejorar el cumplimiento deberá aplicarse con precaución. Incluso si las pruebas se utilizan para mantener alerta al personal de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria es necesario considerarlas cuidadosamente debido a sus inconvenientes en términos de destruir la motivación del personal de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria en caso de que no se detecte determinada arma o artefacto. Aunque el resultado de las pruebas no siempre sea obvio en cuanto a los motivos de éxito o de fracaso, los resultados deberán cotejarse centralmente para observar cuáles son las conclusiones generales que pudieran posiblemente deducirse y cómo pueden posiblemente mejorarse las medidas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

5.4.5. La índole de una prueba secreta exige que sea planificada y realizada cuidadosamente para eliminar la posibilidad de que sea confundida con un ataque real, con la posible perturbación resultante de las operaciones y el riesgo de daños o de lesiones de las personas implicadas. Solamente deberán realizarse pruebas bajo supervisión de personal competente y especialmente instruido. Los procedimientos que hayan de seguirse deben ser respaldados por documentos completos y orientaciones.

5.4.6. La DSSA, a través del GCC, realizará las pruebas que determine necesarias sobre los controles realizados por los todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

5.4.7. Deberán realizarse por parte de los administradores o gerentes de los aeropuertos públicos como mínimo una prueba de seguridad semestral en los aeropuertos o cuando el nivel de amenaza lo requiera, las cuales consistirán en un acto simulado de interferencia ilícita contrario a las medidas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria vigentes, que se realizará en secreto por una persona con un artefacto explosivo inerte o con un arma simulada escondida en su equipaje o en su persona u otro mecanismo de vulneración de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

5.4.8. Los explotadores de aeronaves y los concesionarios de aeropuertos deberán llevar a cabo pruebas en las áreas y sitios de control propios.

5.4.9. La práctica de pruebas estará precedida de la autorización escrita del jefe inmediato de los inspectores, funcionarios o personas que las realizan, en la cual se establecerá el área o sitio de control sobre la cual se efectuará y el alcance de la misma.

5.4.10. Para cada prueba debe designarse a una persona responsable bien capacitada a título de Jefe de Equipo de la prueba que será responsable de:

- a) La planificación general de la prueba
- b) La realización y la información al personal de prueba
- c) La expedición y recibo de artículos sometidos a pruebas
- d) La realización segura de la prueba
- e) La sesión de información posterior al personal sometido a pruebas
- f) La producción de toda la documentación e informes requeridos

5.4.11. Es importante seleccionar el personal que realice las pruebas puesto que su característica de secreta significará que estarán sometidos a posibles situaciones de alta tensión, con la posibilidad adicional de crear pánico y confusión si no se

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

#(00222),

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

siguen los procedimientos requeridos. El personal encargado de la prueba deberá estar constituido por personas de carácter tranquilo que sean capaces de funcionar eficazmente bajo una gran tensión y seguir con precisión las instrucciones. Además deberán ser capaces de adoptar decisiones lógicamente razonadas y ser capaces de pensar claramente y rápidamente cuando los planes no discurren según lo previsto. Las personas que hayan transitado anteriormente por lugares de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria que sean sometidas a pruebas o a otros lugares, podrán concentrarse más fácilmente en la tarea y no ser perturbadas por modificaciones imprevistas del Plan de Pruebas.

5.4.12. Deberán registrarse los resultados de las pruebas. Estos resultados deben ser utilizados para establecer pautas y motivos por los cuales no se descubrieron los artículos de la prueba y posiblemente no se identificaron deficiencias en los procedimientos de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria que requieran que las autoridades responsables adopten medidas correctivas, de ser necesario.

5.4.13. Puesto que gran parte de la información deberá recopilarse en la misma prueba, incluido el tiempo de reacción del personal de apoyo de las autoridades y las empresas de vigilancia y la observación de los procedimientos operativos, mucha de esta información indicará la eficacia de la función de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria que se esté sometiendo a prueba, la frecuencia con la que se practican los planes de contingencia y si estos planes son conocidos por el personal.

5.4.14. Durante un programa de Pruebas es inevitable que no se descubran algunas piezas de la prueba. Por consiguiente, los resultados de todas las pruebas individuales deberán clasificarse y consolidarse. No deberá comunicarse la información relativa a las pruebas a ninguna persona que no esté autorizada a recibirla.

5.4.15. Efectuada la prueba, de inmediato se solicitará la presencia del encargado del área o punto de control, al cual se le presentará la autorización para realizar la prueba y los resultados obtenidos con la misma. Deberá hacerse hincapié en el valor educativo que puede obtenerse, no solamente para el personal de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria en línea de servicio, sino también para sus supervisores.

5.4.16. Cuando esté implicado personal en una prueba de seguridad que tenga éxito, es importante que las personas reciban una retroinformación positiva. Cuando no se haya descubierto un artículo o no se haya detectado la inconformidad para el acceso a un área restringida con un documento inválido, el personal deberá recibir información de dónde y cómo se escondió el artículo sometido a prueba y la forma de realizar un registro más a fondo que dé como resultado el descubrimiento del artículo o la lectura correcta de los documentos de identificación.

5.4.17. El documento resumen de la prueba será de conocimiento restringido y establecerá claramente las acciones correctivas que se implementarán en forma inmediata bien sea mediante el mantenimiento o calibración de los equipos, el reentrenamiento de los operadores, el ajuste del procedimiento o el aseguramiento del área problemática. Los informes de pruebas se presentarán por escrito dentro de los tres días hábiles de haber concluido la prueba.

5.5. INVESTIGACIONES

5.5.1. El incumplimiento de las observaciones emanadas de los resultados de las auditorías o inspecciones será motivo de investigación y de constituir una violación a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia se adelantará proceso tendiente a su sanción como el dispuesto en el capítulo XXV de la parte Décimo Séptima y la parte Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia por la dependencia competente.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

#00222'

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

5.5.2. La DSSA requerirá al competente la apertura de investigación cuando se informe del incumplimiento de las observaciones emanadas de los resultados de las auditorías o inspecciones; indicando:

- La norma presuntamente infringidas a la luz de la normatividad.
- Hechos que motivan la infracción.
- Pruebas (fotos, videos, testimonios)
- Informes de seguimiento de reincidencia en caso de ameritarse

5.5.3. El GCC realizará seguimiento semestralmente de los casos de presunto incumplimiento remitidos al competente en la UAEAC, con el fin de conocer el estado del proceso.

5.5.4. La Oficina competente en la UAEAC que surta las investigaciones remitirá copia de los resultados a la DSSA para su conocimiento, la alimentación en la base de datos y archivo en el GCC.

5.6. EVALUACIONES DE EFECTIVIDAD (ESTUDIOS DE SEGURIDAD)

5.6.1. Son estudios de seguridad de las operaciones de todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria para determinar las necesidades en materia de Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria. Los estudios identifican las vulnerabilidades, que pueden ser utilizadas para realizar un acto de interferencia ilícita, a pesar de la aplicación de medidas y procedimientos de seguridad.

5.6.2. Las evaluaciones de efectividad de los aeropuertos y de los explotadores de aeronaves serán realizadas por lo menos una vez cada dos años o cuando las circunstancias lo ameriten, estos estarán plenamente documentados.

5.6.3. Las evaluaciones de efectividad de los aeropuertos incluirán uno o varios de los aspectos siguientes:

- Localización, características y vulnerabilidad de los edificios o instalaciones aeroportuarias, así como también, los estudios de seguridad correspondientes a los nuevos desarrollos de infraestructura aeroportuaria.
- Existencia, características y efectividad de los cerramientos de seguridad perimetrales.
- Alcance y eficacia de la iluminación de los sitios vulnerables y zonas de estacionamiento de aeronaves.
- Construcciones, obras de remodelación y ampliaciones en las áreas del Aeropuerto.
- Existencia, características y funcionalidad de equipos de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria tales como circuitos cerrados de televisión, sistemas de inspección de pasajeros, equipajes, carga, paquetes de mensajería y correo; redes para monitoreo de identificaciones, comunicaciones y de medios para la detección de explosivos.

5.6.4. La DSSA, en virtud de los convenios pertinentes, podrá solicitar el apoyo de los organismos de seguridad del Estado para la realización de estos estudios (evaluaciones), en uno o varios de los puntos referenciados, a organismos internacionales o a las empresas de vigilancia privada según corresponda.

5.6.5. Los informes de las evaluaciones de efectividad se presentarán dentro de los treinta días calendario de haber concluido a las actividades de campo y se contará con diez días calendario para recibir respuesta.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

#00222,

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

CAPITULO VI
INFORMES

6.1. INFORMES ANUALES SOBRE LAS ACTIVIDADES

6.1.1. La programación anual de actividades será recibida por la DSSA o quien haga sus veces a más tardar los primeros cinco días del mes de febrero del año para su aprobación. La programación anual de actividades incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- a) Aeropuertos (Internacionales, Nacionales, Operación no regular)
- b) Aerolíneas (Comerciales, de aviación general)
- c) Otros entes (Escuelas de aviación, empresas de abastecimiento y servicio en tierra, arrendatarios, entre otros)
- d) Modalidad de actividades de control de calidad que se pretenda desarrollar (auditoría, inspecciones, pruebas, estudios o evaluaciones)
- e) Número de auditores o inspectores por actividad
- f) Número de días de la actividad
- g) Fechas propuestas
- h) Presupuesto básico (Valoración viáticos, transporte)

6.2. INFORMES MENSUALES DE ACTIVIDADES:

6.2.1. Terminado un mes, el GCC presentará un informe ejecutivo sobre las evaluaciones, inspecciones, auditorías o pruebas y demás aspectos pertinentes a la DSSA.

6.3. INFORMES TECNICOS.

6.3.1. Los informes que se realicen en atención al Capítulo 5, y una vez cuenten con la aprobación del GCC, serán conocidos por la DSSA, quien los remitirá a los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria para los fines pertinentes (Mejoramiento, ajustes o conformidad con el cumplimiento del PNSAC).

6.3.2. Para mantener un adecuado nivel de confidencialidad, una vez elaborado el informe de la actividad de control de calidad se editarán en tres originales. El primer informe quedará bajo custodia en el GCC, el segundo será el enviado al explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, si se tratase de un aeropuerto concesionado, dicha distribución se realizara por intermedio del Jefe de la Oficina de Comercialización e Inversión y el tercero se remitirá a la Dirección Aeronáutica Regional correspondiente. Los destinatarios serán responsables de la confiabilidad de la información suministrada.

6.3.3. El GCC ingresará en la base de datos de los informes de control de calidad para los seguimientos posteriores. Dicha información estadística será utilizada para determinar el historial de cumplimiento de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y para su registro en el informe ejecutivo de fin de año.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222,
()

26ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

6.4. INFORME EJECUTIVO DE FIN DE AÑO

6.4.1. De conformidad con PNCC, la DSSA, enviará un informe ejecutivo anual al Director General de la UAEAC durante los primeros veinte días del mes de enero del siguiente año. Dicho informe incluirá como mínimo la información siguiente con respecto al año inmediatamente anterior:

- a) Relación de todos los explotadores sujetos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.
- b) Informe ejecutivo con el compendio de los aspectos mas relevantes de los explotadores que fueron objeto de control de calidad
- c) Informe estadístico de valoración del nivel de seguridad de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
- d) Número de casos en los que el auditor o inspector requirió la preparación de un plan de medidas correctivas
- e) Número de constataciones no resueltas de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria implicados y una explicación del fundamento de las controversias
- f) Constataciones solucionadas.
- g) Número de planes de medias correctivas presentados por los entes auditados o inspeccionados.
- h) Planes de medidas correctivas propuestos y resultados de los seguimientos.
- i) Estado de las investigaciones realizadas en el transcurso del año.
- j) Sanciones.

6.5. RETENCIÓN DOCUMENTAL Y ANÁLISIS ESTADÍSTICO

6.5.1. El GCC conservará todos los informes de auditoría, inspección, prueba, estudio o resultados de investigación durante tres años como mínimo. Posterior a éste plazo se remitirán al archivo general de la entidad con la identificación de confidencialidad. Asimismo, las infracciones, sanciones o incidencias de incumplimiento de normas corroboradas serán ingresadas en la base de datos para fines estadísticos. La información estadística será utilizada, como mínimo, para determinar el historial de cumplimiento de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y para su registro en el informe ejecutivo de fin de año.

CAPITULO VII
CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS.

7.1. **GRADUALIDAD.** Grados de cumplimiento: Para los propósitos de las actividades de control de calidad prescritas en el presente programa, la siguiente categorización será utilizada para registrar el cumplimiento del PNSAC, por parte de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria:

- a) **Categoría 1:** Cumple con lo establecido en el PNSAC.
- b) **Categoría 2:** No se ajusta con lo establecido en el PNSAC (Incumplimiento Leve).
 - Pueden presentarse recomendaciones o medidas para mejorar o corregir los problemas vinculados con la calidad y la aplicación de las normas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
 - Representa una esfera de menor importancia que es necesario mejorar y no tiene repercusiones directas en la seguridad aeroportuaria pero requieren de realizar un estudio a corto plazo sobre las discrepancias observadas para asegurar el cumplimiento adecuado de las normas.
- c) **Categoría 3:** No se cumple con lo establecido en el PNSAC. (Incumplimiento Grave)

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- Se requiere de una mejora urgente y necesaria, tiene repercusiones directas e importantes en la seguridad de la aviación civil. En este caso, la mejora es esencial para corregir las deficiencias y para cumplir con las normativas en vigencia con una prioridad alta de las medidas correctivas.
- d) **Categoría 4:** No Aplica. Representa un aspecto que no existe en el momento de realizar la actividad del PNCC.
- e) **Categoría 5:** No confirmada la normatividad. Representa un aspecto que no se encuentra presente en el momento de realizar la auditoría o inspección y por tanto no se puede aplicar ninguna normatividad.

7.2. MEDIDAS PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS

Cuando se observe una deficiencia, incidente o incumplimiento, lo primero que se debe hacer es identificar las medidas que se deben adoptar para rectificarla o corregirla inmediatamente, aun cuando se trate de una solución temporal mientras se corrige el problema de manera definitiva.

7.2.1. Plan de Medidas Correctivas. Si la ejecución de una medida correctiva definitiva toma más de tres (3) días hábiles, la DSSA, podrá solicitar a los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, la presentación de un Plan de Acción de Medidas Correctivas para atender a cada uno de los resultados que hayan sido objeto de una recomendación que incluya:

- a) El establecimiento de las medidas correctivas necesarias y las fechas límite respecto a cada uno de los resultados de la actividad de control de calidad. En su conjunto, estas medidas constituyen el "Plan de Medidas Correctivas".
- b) En caso que se solicite la adopción de medidas de mejora se solicitará al explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria el proporcionar a la DSSA a través del GCC, un Plan de Medidas Correctivas en el que se muestre la forma de lograr las mejoras y las fechas previstas de aplicación en un plazo de quince (15) días calendario a partir de la fecha en la que se reciba el informe de auditoría o inspección de seguridad.
- c) El plan de acción de medidas correctivas debe estar suscrito por el Administrador, Gerente o Representante Legal del explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y remitido a la GCC, quien lo aprobará y llevará a cabo el seguimiento de cualquier medida correctiva definitiva con el fin de asegurar el cumplimiento del mencionado plan.
- d) El plan de medidas correctivas incluirá lo siguiente:
 - **Deficiencias encontradas por el auditor o inspector:** En el plan de medidas correctivas, el explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria debe incluir información pertinente a la actividad de control de calidad realizada y una respuesta a cada una de las recomendaciones.
 - **Acciones para corregir las deficiencias:** El explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria debe determinar por cada deficiencia encontrada durante la auditoría o inspección, las acciones que llevará a cabo para corregirlas.
 - **Fechas previstas de cumplimiento:** el explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria de acuerdo a las mejoras a introducirse debe establecer fechas de cumplimiento razonables y quedará sujeto a la aprobación del GCC.

Nota: El Plan de Medidas Correctivas modelo estará detallado en el formato que para tal efecto determine la DSSA

7.2.2. Seguimiento: Después de la aprobación del Plan de Medidas Correctivas, el GCC informará por escrito al explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria el plan de seguimiento a fin de evaluar el progreso realizado en cuanto al cumplimiento de dicho plan.

7.2.2.1. El GCC hará seguimiento a la aplicación del plan de medidas correctivas aceptado y mantendrá un registro del estado de la aplicación de las medidas correctivas aceptadas. El explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222,

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

Aviación Civil o Aeroportuaria debe proporcionar información actualizada sobre las medidas correctivas completadas, de manera que el informe de seguimiento se mantenga actualizado.

7.2.2.2. El equipo de seguimiento estará constituido por uno o varios miembros del GCC dependiendo del ámbito de la auditoria o inspección. Los miembros del equipo de seguimiento pueden o no ser los mismos que el equipo de auditores e inspectores que originalmente realizaron la actividad de control de calidad.

7.2.3. **Diferencias o Controversias.** En caso que el explotador sujeto de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria considere la no aplicación de una recomendación porque no está de acuerdo con los resultados del equipo de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria o con la interpretación de éste acerca del PNSAC se procederá a resolver esta desavenencia por parte de la DSSA quien impondrá la acción que considere oportuna.

7.2.4. **Incumplimiento del Plan de Medidas Correctivas:** Los planes de medidas correctivas son una herramienta para el control de calidad, igualmente se podrán establecer medidas administrativas para solicitar la rectificación de una circunstancia o constatación, sin perjuicio de las medidas legales a que haya lugar para asegurar el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia de conformidad con la parte Décimo Séptima y Séptima sobre las Sanciones.

Nota: Guías de cartas de advertencia y rectificación estarán detalladas en el formato que para tal efecto determine la DSSA.

CAPITULO VIII
FACTOR HUMANO EN AVSEC

8.1. **GENERALIDADES:** El concepto de los factores humanos en materia de operaciones de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria reseña los principios básicos del diseño de los puestos de trabajo y las condiciones que deben estar dadas para un mayor rendimiento del recurso humano.

8.2. **OBJETIVO:** El objetivo principal de los factores humanos es tratar de llevar a un óptimo nivel la relación entre las personas y sus actividades, mediante la aplicación sistemática de las ciencias humanas, integradas dentro del marco de la ingeniería, la ergonomía para lograr la eficacia del sistema, lo cual incluye seguridad y el bienestar del individuo.

8.3. **CONDICIONES PARA EL TRABAJO EN SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL O AEROPORTUARIA**

Para poder obtener un sistema de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria eficiente se deberá tomar en cuenta los siguientes elementos o condiciones de bienestar del individuo, como lo son:

- a) **Elemento humano-equipo:** Cada puesto de control de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria debe contar con las condiciones mínimas de comodidad, además de los equipos necesarios para el buen funcionamiento del puesto.
- b) **Soporte lógico.** Cada punto de control o puesto de servicio debe poseer una carpeta donde estén contenidos los procedimientos manuales y listas de verificación para así evitar el incumplimiento de los procedimientos establecidos.
- c) **Elemento humano-ambiente.** Debe dotarse a todo el personal que realice labores de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria de los equipos e instrumentos necesarios para poder adaptarlo al lugar y servicio que realice.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2011

#(00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- **Personal de rampa, plataforma, perímetro o áreas exteriores al edificio terminal:** Protección auditiva, audífonos, chaleco reflectivo, identificación "AVSEC" establecida por la DSSA, radio de comunicación, linterna, capa impermeable, como mínimo.
 - **Personal de puestos de inspección o de control:** Radio de comunicación y los demás elementos que la DSSA considere necesarios.
 - **Personal que realiza patrulla a pie y motorizada:** Vehículos en buenas condiciones, radio de comunicación, arma de fuego, linternas, como mínimo.
- d) **Elemento humano.** Para obtener mayor rendimiento y eficacia por parte del personal en el trabajo que desempeñan, se establece lo siguiente:
- El personal supervisor que está en los controles de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria no podrá permanecer por más de ocho (8) horas de trabajo continuo.
 - El personal que realiza las inspecciones en los controles de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria no debe ser expuestos por más de treinta (30) minutos frente a las pantallas de rayos "X".
 - El personal que realiza las inspecciones en los controles de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria se le debe permitir un descanso por espacio de una (1) hora cuando el mismo permanezca por espacio de ocho (8) horas de trabajo continuo y este espacio de descanso deberá ajustarse a la necesidad de servicio.
 - El personal que realiza las patrullas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria vehicular y peatonal debe contar con los medios necesarios para cumplir con su función asignada.
 - El personal que está en la estación de circuito cerrado de televisión (CCTV), no podrá excederse de ocho (8) horas de trabajo continuo.
 - El personal que está en la pantalla de los monitores del circuito cerrado de televisión (CCTV) debe ser rotado cada treinta (30) minutos.
 - El personal que está en el área de plataforma, perímetro o áreas externas del Terminal debe contar con los medios necesarios para desempeñar sus funciones.

CAPITULO IX
SELECCIÓN Y VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL O AEROPORTUARIA

9.1. PROCEDIMIENTOS PARA ASEGURAR LA COMPETENCIA DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL O AEROPORTUARIA.

9.1.1. El posible candidato debe tener carácter idóneo y suficiente integridad para poder encomendársele funciones de cuyo fin es la prevención de actos de interferencia ilícita, así como un adecuado entrenamiento. Los procedimientos se aplicarán a todo el recurso humano que realice las funciones de Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria y opere los equipos de tecnología, tanto para el aeropuerto como para el explotador de aeronaves.

9.1.2. La UAEAC, través de la DSSA, como autoridad competente, verificará el cumplimiento de los requisitos y podrá aprobar o no las competencias del recurso humano que se desempeñe en tareas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria de los aeropuertos administrados directamente.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría"

9.1.3. La UAEAC, a través de la DSSA, es la autoridad competente para requerir a los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría los ajustes en la plantilla de personal que se desempeñe en tareas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría de esas entidades o en los procesos de selección para esta actividad cuando en razón a las inspecciones, auditorías o pruebas de seguridad se evidencie que dicho personal no cumple con las competencias exigidas por las normas en la materia o lo establecido en el presente PNCC.

9.1.4. El GCC o la DSSA, realizará la verificación de los antecedentes presentados por el Recurso Humano dentro del sistema de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría, y de ser el caso hará las recomendaciones pertinentes para garantizar la integridad del sistema y la ejecución de las funciones de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría.

9.2. FORMATO DE SOLICITUD.

9.2.1. El formulario de solicitud de empleo para realizar funciones de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría debe contener como mínimo los siguientes aspectos:

- a) Nivel de educación.
- b) Instrucciones recibidas y cursos realizados.
- c) Empleos previos.
- d) Información pertinente que se considere necesaria por parte del ente contratante, para facilitar una verificación de antecedentes que confirmen la identidad del candidato y su experiencia previa, incluidos antecedentes judiciales, en caso de que existan.
- e) Una declaración de que el candidato no ha sido condenado por delitos o que se considere que han sido cumplidos en virtud de la legislación vigente.
- f) Una declaración de que el candidato acepta que si se presenta de forma falsa o equivocada los hechos, ello bastaría para rechazarle para el empleo o incluso para iniciarle una causa disciplinaria o penal.
- g) Una autorización del candidato de que puede consultarse a sus anteriores patronos, establecimientos educativos, centros de instrucción, organismos del gobierno y referencias personales para verificar la información proporcionada.
- h) La firma del candidato acompañada de su documento de identidad.
- i) Huella del índice derecho.
- j) Fotografía reciente de frente.

9.2.2. Todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría deben conservar el formulario de solicitud mientras el candidato sea uno de sus empleados y un año después del retiro.

9.2.3. El formulario de solicitud de empleo estará sujeto a la aprobación de los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaría. Éstos es el responsable de realizar la verificación de las competencias, de los antecedentes, incluyendo los penales, disciplinarios y policivos, sin perjuicio de las verificaciones que la autoridad aeronáutica por intermedio de la DSSA pudiese realizar.

Nota: El modelo de formulario de solicitud de empleo estará detallado en el formato que para tal efecto determine la DSSA mediante circular.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

00222 ,

26 ENE 2009

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

9.3. ENTREVISTA

9.3.1. Entrevistas a Candidatos. Las entrevistas a los candidatos que aspiran pertenecer al Personal de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria serán realizadas por el departamento de personal de cada empleador y/o los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria quienes con su firma ratificarán el resultado de la entrevista.

9.3.2. Se deberá asegurar que ha quedado registrado que en dicha entrevista el candidato haya comprendido lo siguiente:

- a) La importancia que reviste tener buenos antecedentes en cuanto a su carácter para ejercer funciones de control aeroportuario.
- b) La repercusión plena de la declaración hecha en el formulario de solicitud.
- c) Asegurarse de los motivos por los cuales el candidato haya dejado de trabajar en cualquier empleo anterior.
- d) Asegurarse de que no se ha omitido mencionar periodos de tiempos previos.
- e) Obtener información pertinente del solicitante.
- f) Contactar o consultar a personas idóneas que pueden confirmar los hechos.

9.4. VERIFICACION DE LA INFORMACIÓN

9.4.1. Esta función debe ser desempeñada por el empleador y/o por los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y podrá ser verificada por el GCC en las auditorías, inspecciones o por la DSSA, o quien haga sus veces.

9.4.2. En la verificación de la información se deberá constatar y documentar lo siguiente:

- a) Que todas las fechas indicadas en el formulario son precisas.
- b) Que no existe ninguna apreciación que pudiera reflejar un problema en los esquemas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria por el candidato y que tiene las competencias e idoneidad necesarias para el desempeño de las funciones en Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.
- c) Que se ha verificado que los periodos de trabajo indicados por el candidato en la solicitud han sido anotados en forma fidedigna.
- d) Que se ha obtenido de sus anteriores patronos la información sobre los periodos anotados.
- e) Que se ha confirmado la buena fe de las personas nombradas como referencias por el posible candidato, para verificar la información, así como las etapas en vacancia.
- f) Que se ha examinado otros medios de prueba presentados por el candidato y de las referencias.
- g) Que se realizó visita domiciliaria.

9.5. APTITUD FISICA Y MENTAL

9.5.1. Todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria deben verificar que los candidatos para prestar servicio de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria están en buenas condiciones de salud física y mental para desempeñar las funciones con un nivel adecuado.

9.5.2. Reposará en los archivos las certificaciones relacionadas con la salud suscritas por médico responsable; quien indicará los resultados con base en los siguientes criterios:

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222,

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- a) **Agudeza visual.** Poder leer correctamente, con o sin gafas o lentes de contacto, un número de matrícula similar a 23 metros de distancia y ser capaz de leer las etiquetas de botellas de alcohol y de aerosol a una distancia que el mismo candidato determine ente 30 y 50 centímetros.
- b) **Percepción de colores.** Tener suficiente percepción de colores, para poder utilizar equipos de rayos "X" de colores e inspeccionar pases con códigos de color.
- c) **Agudeza auditiva.** Ser capaz con o sin ayudas auditivas de escuchar comunicaciones de radio y teléfono, señales auditivas emitidas por el equipo de seguridad y un promedio de voz humana en conversación a una distancia de 2.5 metros en una sala sin ruidos.
- d) **Sentido del olfato.** Ser capaz de distinguir olores.
- e) **Pericias en comunicación.** No tener ningún impedimento de conversación que imposibilita comunicarse con rapidez y eficacia y, tener un dominio razonable del Idioma Español, tanto oral como escrito.
- f) **Percepción y toma de conciencia.** Tener potencia de observación y concentración suficiente para observar, identificar y actuar respecto a información o imágenes de forma eficaz.
- g) **Dependencia de sustancias químicas.** No tener dependencia del alcohol o de sustancias ilícitas; deberá considerarse particularmente cada miembro del personal al que se hayan prescrito medicinas, para asegurarse de que no esta negativamente influenciada su capacidad para desempeñar sus funciones.

9.6. DECISIONES

9.6.1. Las decisiones tomadas por todos los explotadores sujetos de control de calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria para la contratación de personal para ejercer funciones dentro de los esquemas de estarán documentadas en cuanto a las competencias, idoneidad, aptitud y el cumplimiento de los procedimientos aquí descritos.

9.7. REGISTRO DE ANTECEDENTES Y HOJA DE VIDA.

9.7.1. Reposará en los archivos de todos los explotadores sujetos de control de calidad de la seguridad de la aviación civil un registro de los candidatos evaluados que incluirá toda la documentación pertinente, los registros de instrucción y las evaluaciones de desempeño que será verificado por las auditorias e inspecciones que se realicen.

9.8. CERTIFICACION DEL FACTOR HUMANO

9.8.1. El factor humano de la Seguridad de la Aviación Civil o Aeroportuaria requerirá una certificación de la DSSA sobre el lleno de requisitos para desempeñar funciones en los esquemas de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria. Para tales efectos el interesado deberá allegar los siguientes documentos:

- a) Copia de la certificación exigida en el numeral 9.5.
- b) Copia de la certificación de instrucción expedida por el CEA
- c) Certificación original del entrenamiento en el puesto de trabajo expedida por el operador responsable.

9.8.2. La certificación tendrá una vigencia de dos (2) años. Los procedimientos detallados en este tema serán establecidos por la DSSA mediante circular, así como las fechas en las que se evaluará el cumplimiento de este requisito.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

#(00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

CAPITULO X
PROGRAMA NACIONAL DE INSTRUCCIÓN EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA DE LA AVIACIÓN CIVIL- PNISA

10.1. De conformidad con la Parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el Programa Nacional de Instrucción en Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil - PNISA, tiene un alcance nacional y abarca todos los elementos relacionados o asociados con Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

10.2. La elaboración, implementación y desarrollo del Programa Nacional de Instrucción corresponde al Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas quien lo adoptará mediante un acuerdo de su Consejo Directivo.

CAPITULO XI
CRITERIOS GUÍA PARA LA CALIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA

11.1. En desarrollo del Capítulo XXI de la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, el GCC verificará las características arquitectónicas y de infraestructura en la aplicación del PNCC en los aeropuertos, las nuevas instalaciones y servicios, en la renovación de las instalaciones existentes o en la construcción de aeropuertos bajo los criterios del RAC y los aquí dispuestos, de forma que se mantenga la integridad del Programa Nacional de Seguridad de La Aviación Civil.

11.2. EVALUACIÓN DE AMENAZAS Y RIESGOS EN LOS AEROPUERTOS

11.2.1. En el Diseño y en los planes maestros de los aeropuertos, se deberá realizar y documentar una evaluación de las amenazas y riesgos particulares, ya que se necesita comprender el problema de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria y la forma como los criterios de diseño satisfacen los requisitos, partiendo de la base del análisis de amenazas, las tendencias pasadas de actos de interferencia ilícita, su impacto en las operaciones aéreas, seguridad pública y el acceso a la información relativa a los aspectos de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, como por ejemplo, la presión por área que crea una bomba o la identificación de los materiales de protección para impedir que las armas de fuego causen daños, etc.

11.3. EVALUACIÓN DE LOS EMPLAZAMIENTOS Y CONFIGURACIÓN DE LAS INSTALACIONES.

11.3.1. En la Evaluación de los emplazamientos del Aeródromo y en la configuración de las instalaciones se verificará:

- a) La ubicación del aeropuerto.
- b) El tamaño y la topografía del emplazamiento del aeropuerto.
- c) El lugar en que se encuentran las instalaciones de transporte y de apoyo adyacentes.

11.4. EDIFICIO TERMINAL (PARTE PÚBLICA)

11.4.1. Al evaluar la configuración de la parte pública del edificio terminal, debe prestarse especial atención a la seguridad de los siguientes elementos:

- a) Acceso de los servicios de emergencia.
- b) Circunstancias locales, de clima y sociales.
- c) Configuración de las vías de acceso

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO: 26 ENE 2009

00222

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- d) Estacionamiento de vehículos.
- e) Espacio requerido para interrogar a los pasajeros antes de que lleguen a los mostradores de presentación y facturación.
- f) Iluminación y letreros.
- g) Modo de acceso a los puestos de control.
- h) Oficinas y locales para servicios de seguridad.
- i) Patios a la entrada del edificio terminal.
- j) Puestos de inspección del equipaje de bodega.
- k) Puestos de inspección de pasajeros y de su equipaje de mano.
- l) Puestos de inspección para la tripulación de vuelo.
- m) Puestos de inspección para el personal.
- n) Zonas de Jardín y límites.

11.5. DESARROLLO DE LA PARTE AERONÁUTICA

11.5.1 Al evaluar la parte aeronáutica debe prestarse atención a las siguientes medidas de seguridad:

- a) Canales y conductos para la transmisión de datos si los hubiere para los sistemas de
- b) Carreteras circundantes y otras carreteras de acceso para fines de patrullaje.
- c) Centro de control de seguridad en un lugar céntrico.
- d) Centro de operaciones de emergencia (COE) y puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.
- e) Fuentes de energía para la
- f) Iluminación de seguridad y en la plataforma.
- g) Instalaciones para perreras de perros encargados de detección de explosivos y patrullas.
- h) Medios físicos de protección del perímetro del aeropuerto y de las zonas de seguridad restringidas.
- i) Perímetro y zonas de seguridad restringidas, puntos de acceso de vehículos y de peatones, incluidos los sistemas automáticos de control de acceso.
- j) Puestos de estacionamiento aislado de aeronaves para registro de aeronaves sometidas a una amenaza específica o a un acto de interferencia ilícita.
- k) Salas centralizadas para el sistema de control del equipaje de bodega.
- l) Salas de registro del equipaje de bodega.
- m) Sistemas automáticos de control de acceso.
- n) Sistemas electrónicos de detección de intrusos.
- o) Zona de retención de explosivos.

11.6. PUESTO AISLADO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE

11.6.1. Los planificadores deben tener en cuenta que los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves sólo pueden utilizarse en caso de apoderamiento ilícito de una aeronave o de amenazas de bomba; si las calles de rodaje y las pistas están cerca de esta zona se debe considerar el impacto cuando se encuentre allí una aeronave "sospechosa" sobre la operación del aeródromo, la dirección del viento reinante, el encaminamiento de las aeronaves después del aterrizaje y antes del despegue a fin de reducir a un mínimo las perturbaciones de las operaciones del aeropuerto y de las localidades circundantes en caso de incendio de una aeronave o de liberación de sustancias peligrosas desde la aeronave; igualmente se debe consultar formalmente sobre lugares ideales para estos puestos a los organismos de seguridad del Estado.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

11.6.2. Los puestos aislados de estacionamiento de aeronaves pueden también servir de "zona de estacionamiento de seguridad", en la que pueda estacionarse una aeronave que sea objeto de amenazas de interferencia ilícita, tanto tiempo cuanto sea necesario, o para el embarque o desembarque de pasajeros y también para retirar y examinar la carga, el correo y los suministros de una aeronave en condiciones de amenaza de bomba.

11.6.3. En la evaluación se verificará que el puesto aislado de estacionamiento de aeronave este ubicado a una distancia no menor de cien metros del edificio terminal y de otros puestos de estacionamiento de aeronaves, edificios o zonas públicas. Igualmente que no este situado por encima de servicios públicos subterráneos tales como depósitos de gasolina, de combustible de aviación, tuberías principales de agua o cables electrónicos o de comunicaciones y las circunstancias de aislamiento para que sea difícil que personas sin autorización puedan llegar a ellas o estén en disposición de lanzar un ataque contra las aeronaves.

11.7 OPERACIONES DE APOYO

11.7.1 Se evaluará el inventario preciso de las operaciones de apoyo y de actividades paralelas o ajenas a la aeronáutica, su ubicación y el riesgo frente a la amenaza bajo los siguientes principios:

- a) Restricciones al número de actividades paralelas o ajenas a la aviación en la parte aeronáutica, salvo aquéllas que tengan un enlace directo y permanente con las operaciones de transporte aéreo. No deberían emplazarse en la parte aeronáutica ni los hoteles ni los edificios y facilidades de los expedidores de carga.
- b) Se evaluarán los puntos privados de acceso a la parte aeronáutica a través de edificios o instalaciones en su capacidad para reducir el número de peatones, vehículos de servicio y controles.
- c) Cuando existan instalaciones y servicios para operaciones de apoyo y para otras actividades paralelas o ajenas a la aviación emplazadas en la parte aeronáutica se evaluará:
 - Ubicación y distancia de los edificios de pasajeros, carga y de otros puntos vulnerables.
 - Aislamientos frente a la parte aeronáutica.

11.8 AVIACIÓN GENERAL

11.8.1 Se evaluarán los criterios del Capítulo XVI de la parte Décimo Séptima del RAC y el principio de Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria de la segregación para garantizar la esterilidad del movimiento de las personas y vehículos entre el área de la aviación general y las zonas principales de la terminal.

11.9. REDUCCIÓN A UN MÍNIMO DE LOS EFECTOS DE UNA EXPLOSIÓN

11.9.1. Los artefactos explosivos producen dos clases de fragmentos: Primarios y secundarios. Los fragmentos primarios provienen del dispositivo y de su contenedor (Mecanismo de relojería, hebillas y cremalleras de los sacos, cierres y bisagras de las maletas, fragmentos de los cubos de basura y su contenido, etc.). El efecto primario de fragmentación puede intensificarse si en el dispositivo están incluidos objetos metálicos (pernos, tornillos, clavos, etc.). Los fragmentos secundarios provienen de la ola explosiva que destruye materiales al propagarse desde el lugar de la explosión (Vidrios, mampostería, techos falsos, tabiques ligeros, etc.).

11.9.2. Las evaluaciones considerarán que un artefacto explosivo incendiario que se lleve a las cercanías del edificio terminal o se introduzca a la parte pública con la intención de causar daños y víctimas en la terminal, o que se haya infiltrado

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

en una aeronave contiene hasta 5 Kg. de explosivos de alta potencia y que dicho dispositivo puede esconderse en una gran diversidad de contenedores o espacios.

11.9.3. Los estudios y evaluaciones considerarán que la distancia a la cual los fragmentos primarios pueden causar víctimas es aproximadamente el doble de la correspondiente a los fragmentos secundarios. Por consiguiente, si se desea tener una certidumbre razonable de que los fragmentos del artefacto no causen víctimas, habrá de mantenerse libre del público un área de un radio superior a 60 metros, en torno a un objeto sospechoso que se haya introducido a mano en la parte pública.

11.9.4. Se evaluará la reducción a un mínimo de los efectos y el número de víctimas por una explosión o incendio aplicando los siguientes criterios:

- a) Diseño de las zonas del edificio terminal que sean accesibles a los pasajeros y al público de forma que se faciliten las patrullas y la vigilancia.
- b) Diseño que reduzca a un mínimo o se supriman lugares en los que pueden esconderse artefactos explosivos o incendiarios.
- c) Asegurado de los techos, revestimiento, techos falsos, etc., así como las mamparas grandes o elementos que si se separan pueden causar daños y lesiones considerables.
- d) Fijación de objetos tales como basureros, evaluando la posibilidad de desmontarse en caso de un aumento de amenazas, o ser de un tipo que facilite la inspección para asegurar que no se ha escondido dentro de ellos nada sospechoso.
- e) Materiales empleados utilizados en las conexiones internas de la zona pública del edificio terminal y los locales comerciales a fin de reducir a un mínimo las posibles víctimas y los daños consiguientes a una explosión o que fallen de tal modo que se reduzca a un mínimo la formación de fragmentos secundarios.
- f) Tipo de vidrios sujetos asegurados a marcos robustos o montantes y travesaños que tengan suficiente profundidad de renvalso y los marcos de las ventanas o los sistemas de apoyo que han de estar sujetos firmemente a la estructura.
- g) Sujeción de los materiales utilizados en los edificios de la terminal, por ejemplo, tapicería en asientos, revestimientos y techos falsos, así como su resistentes al fuego evitando las emanaciones tóxicas o humo.

11.9.5. Las evaluaciones considerarán el impacto probable que un carro-bomba tenga sobre la estructura y la resistencia a la onda explosiva de tal artefacto. La Secretaría de Sistemas Operacionales dará las guías pertinentes en relación con los criterios de construcción para reducir este impacto considerando que las construcciones debieran sufrir los menores daños.

11.10. MATERIALES

11.10.1. La Secretaría de Sistemas Operacionales dará las guías para la construcción de las zonas públicas de los edificios terminales buscando utilizar materiales que en caso de explosión fallen de tal modo que se reduzca a un mínimo la formación de fragmentos secundarios y, por consiguiente, víctimas y daños, para lo que buscará:

- a) Evitar el uso de materiales quebradizos que pueden romperse formando fragmentos cortantes o puntiagudos.
- b) Utilizar materiales que sean flexibles y robustos.
- c) Proporcionar accesorios adecuadamente robustos, idealmente con la misma capacidad de resistencia que los materiales a los que se sujetan.
- d) Reducir a un mínimo la oportunidad de que se derrumben las estructuras ligeras.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

00222,

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

11.11. EFECTOS DE UN ATAQUE A LAS PERSONAS

11.11.1. Las evaluaciones y los estudios buscarán reducir al mínimo los efectos de un ataque contra un determinado grupo de pasajeros o de personal, verificando los corredores en la parte pública que den a las zonas de facturación, visibilidad sobre las zonas de chequeo de pasajeros, acceso del público y demás posibilidades de atentar con armas de fuego u otros dispositivos.

11.11.2. Si se considera que hay vuelos de elevado riesgo, se evaluarán las medidas establecidas para su protección y el uso o efectividad de medidas o facilidades especiales.

11.12. EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

11.12.1. En desarrollo del Capítulo XXI de la parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y para alcanzar los objetivos generales de los planes de seguridad deben considerarse en los estudios y evaluaciones realizados bajo el PNCC los siguientes aspectos:

- Que las vías de circulación de pasajeros y de equipaje sean sencillas y obvias.
- Que haya separación física para la circulación de pasajeros y carga, en tránsito o transbordo, y ello preferiblemente en los vuelos nacionales y en los vuelos internacionales.
- Que se reduzca al mínimo el número de puestos de inspección de seguridad, (esto puede lograrse centralizando los puestos de inspección en un lugar en el que converjan las vías de circulación de pasajeros y de equipaje).
- Que se reduzca al mínimo el número de puntos por los que los peatones pueden tener acceso a la parte aeronáutica y particularmente a las zonas de seguridad restringidas (esto puede realizarse después de un análisis riguroso de las vías de circulación del personal de tierra y aplicando el principio básico de elaborar un plan general para el sistema de permisos).
- Que todas las zonas de salida de pasajeros entre el puesto de inspección y la aeronave se consideren como zona de seguridad restringida cuyo acceso sea controlado.
- Debe prestarse también atención a asegurarse de que los techos u otras partes de la estructura no proporcionan una ruta fácil de acceso no autorizado hacia la parte aeronáutica.

11.12.2. En las terrazas y miradores desde las que pueden observarse las aeronaves estacionadas en la plataforma o las operaciones de despacho de pasajeros deben tenerse en cuenta las siguientes medidas:

- El acceso debe estar controlado o la zona debe ser supervisada por guardias.
- Deben estar cerradas o incluir barreras que impidan el acceso no autorizado o arrojar objetos a las aeronaves estacionadas o a las zonas de seguridad restringidas.
- Las características de control de acceso deben ser tales que los miradores puedan asegurarse y cerrarse para el público siempre que sea necesario.

11.12.3. Cada facilidad de depósito o guarda equipajes a la que tengan acceso los pasajeros y el público debe ser evaluada considerando que se reduzca a un mínimo los efectos de una explosión que ocurra en un artículo que sea manipulado o almacenado, que asegure que al cerrarse no haya personal y prevea el registro manual o la inspección por rayos "X" de todos los artículos a cargo de personal entrenado antes de que se acepte el artículo para su almacenamiento.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

002221

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

11.12.4. Las zonas de la parte aeronáutica y de seguridad restringida deben diseñarse y construirse para impedir el paso de artículos desde las zonas no estériles, aspecto que será evaluado a la luz del PNCC, en especial las conexiones por tuberías, ventilación, desagües, túneles para servicios públicos u otros accesorios en los baños de la zona de seguridad restringida; los baños deben limitar la posibilidad de que se transfieran artículos de una zona hacia la otra, igualmente en los pasadizos o galerías suspendidas.

11.12.5. La evaluación de las zonas restringidas a los pasajeros identificará si los accesorios tales como barandillas, pilares, bancos, ceniceros, los armarios, cuartos para servicios públicos, zonas de almacenamiento, huecos de la escalera y huecos para alojar los extintores de incendios o armarios de almacenamiento de las mangueras contra incendios se prestan a ser un escondite de armas o artefactos peligrosos, incluyendo la verificación de las cerraduras pertinentes.

11.12.6. Serán verificados los sentidos de evacuación establecidos para garantizar que sean desde la parte aeronáutica hacia la parte pública de forma que se mantengan los principios de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria si estos programas se activan. Al evacuar la parte pública, incluso las zonas a las que el público no tiene acceso libre, la circulación debe dirigirse hacia las aceras de la parte pública.

11.12.7. Las salidas de emergencia deberán estar aseguradas hacia la parte aeronáutica cuando no se estén utilizando y el número de salidas de emergencia y puntos de tránsito sea el mínimo requerido por razones de seguridad.

11.12.8. A lo largo de la fachada del edificio terminal deben ser identificables los letreros para indicar que el estacionamiento está prohibido, al igual que la señalización en el piso, si hay zonas de carga debe indicarse claramente que el tiempo está limitado o las horas en que está habilitado. Se evaluarán los flujos de los vehículos particulares, su separación con los buses y taxis, las distancias y separaciones apropiadas entre los puestos de estacionamiento de taxis y buses.

11.12.9. El número de entradas y salidas a lo largo de la fachada del edificio terminal deben ser el mínimo compatible con una circulación de los usuarios, se verificará el funcionamiento de su sistema de cierre y su adaptabilidad para el manejo de una emergencia.

11.12.10. Debe asegurarse en la evaluación la separación completa de los pasajeros que son sometidos a las medidas de control con los que todavía no lo han sido; no debe haber intromisiones en la ruta por la que circulan para tener acceso a la aeronave los pasajeros, el equipaje, el personal, la carga, el correo y otras mercancías y vehículos.

11.12.11. Debe determinarse el emplazamiento de cada una de las oficinas o locales o puestos de seguridad con objeto de reducir un mínimo el tiempo de respuesta y asegurarse de este modo la máxima eficacia de los servicios de seguridad y se debe verificar que las instalaciones para la puesta en práctica de los planes de emergencia y contingencia sean adecuadas.

11.13. CORREDORES ESTERILES PARA LOS PASAJEROS.

11.13.1. Los corredores estériles para la circulación de los pasajeros se extienden desde el puesto de inspección hasta la puerta de la aeronave, son objeto de la aplicación del PNCC los siguientes puntos de este flujo:

- a) Puesto de control de inmigración y emigración
- b) Áreas entre puesto de control migratorio y sala de embarque, incluyendo:
 - Salas de espera.
 - Facilidades para alimentos y bebidas.
 - Mostradores de servicio de las líneas aéreas.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

RESOLUCION NÚMERO:

26 ENE 2009

002221

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- Almacenes de venta libre de impuestos y otros establecimientos de venta al por menor.
- Baños.
- Salas para dignatarios.

- c) Salas de embarque.
- d) Conexiones entre el edificio para pasajeros y las aeronaves.

11.13.2. Se verificará en la evaluación que en la ruta de circulación descrita anteriormente se tengan en cuenta los siguientes elementos:

- a) Todas las puertas de acceso a las diversas áreas de las salas de embarque sean puertas de seguridad y de ser posible cerrarlas con llave cuando no se utilicen.
- b) Cuando se prevea un sistema automático de control de acceso, deben asegurarse y controlarse las siguientes puertas y salidas:
 - Puertas de entrada y de salida a la parte pública y a la parte aeronáutica de las salas de embarque.
 - Las puertas de acceso a las oficinas de las autoridades de policía y a los servicios de seguridad.
 - Las puertas y salidas de acceso a las salas de embarque.
 - Las puertas y salidas de acceso a las pasarelas o puentes de embarque de los pasajeros.
- c) Las salidas de emergencia hacia la parte aeronáutica y hacia la parte pública estén en funcionamiento y debidamente aseguradas.
- d) Las subdivisiones de las salas de embarque estén hasta el techo para impedir que se lancen por encima de ellas objetos o, si esto no fuera posible por motivos de ventilación, debe haber redes protectoras.
- e) De ningún modo, los restaurantes y las zonas de descanso deben tener terrazas que constituyan un mirador por encima de las zonas de estacionamiento de aeronaves, a no ser que estén dotadas de ventanas fijas y resistentes.

11.14. CONTROL DE ACCESOS

11.14.1. El mantener la integridad de los límites entre la parte aeronáutica y la parte pública de los aeropuertos es una función crítica que disuade de entrar sin autorización, o de atacar a los aeropuertos y aeronaves, por lo que la aplicación integrada de barreras físicas, de sistema de identificación y de control del acceso, de equipo de vigilancia y de detección y del cumplimiento de los procedimientos son fundamentales para garantizar la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria.

11.14.2. El PNCC mediante las auditorías, inspecciones y evaluaciones hará un control como mínimo sobre los flujos verificando los siguientes procedimientos:

- a) Instalaciones y servicios en sótanos, zonas de mantenimiento del aeropuerto.
- b) Flujos de aprovisionamiento y catering.
- c) Zonas de reclamo de equipaje y riesgo de que los pasajeros den marcha atrás por puertas de embarque nuevamente.
- d) Zonas de aduana en vuelos internacionales como zonas intermedia de transición de la zona restringida a la pública.
- e) Facilidades adecuadas para el personal dentro de la zona de seguridad restringida de forma que disminuya el número de veces que hayan de pasar por los puestos de control en el desempeño de sus funciones.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

26 ENE 2009

RESOLUCION NÚMERO:

#(00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

- f) Flujo de acceso al personal y sus características especiales evitando que esté recargada por otras formas de tráfico u otras distracciones.
- g) Flujo del equipaje por cinta transportadora, evitando cualquier retorno hacia una aeronave (tales como una cámara de seguridad de doble puerta), e impidiendo que el personal de los explotadores o los pasajeros se muevan entre la parte pública y la parte aeronáutica o la zona de seguridad restringida.
- h) Flujo en los puntos de acceso de aprovisionamiento abordo, locales comerciales en áreas restringidas, vehículos especializados, etc.
- i) Flujos en las zonas de mantenimiento, las zonas de servicio, las zonas de actividades varias y los edificios o zonas de reclamación de equipajes, sus controles de acceso y orientación a la parte pública.

11.14.3. Para impedir el acceso no autorizado, las puertas o portones que llevan desde la parte pública hacia la parte aeronáutica, hacia las zonas de seguridad restringida y hacia las zonas controladas y que no estén vigiladas, deben estar adecuadamente cerradas y/o dotadas de alarmas.

11.15. ZONAS DE INSPECCIÓN DE SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS.

11.15.1. La ubicación y tamaño de las zonas de inspección de seguridad de pasajeros dependerán del volumen de pasajeros, en la actividades bajo el PNCC se verificará el número, tipo, configuración y emplazamiento de las zonas de inspección, evaluando las filas, cacheo y pasajeros para los que se requiera un procedimiento adicional.

11.15.2. La circulación de los pasajeros internacionales se debe mantener separada de la de los pasajeros nacionales. Si no sucede debe haber un procedimiento especial de seguridad de la aviación civil aprobado por la DSSA que garantice el control efectivo mediante un sistema de puertas o subdivisiones para dirigir a los pasajeros hacia sus salas de embarque.

11.16. FACILIDADES PARA DIGNATARIOS

11.16.1. Las evaluaciones, inspecciones o auditorias presentaran especial atención a las facilidades para dignatarios verificando el control de acceso y la facilitación asociada a la dignidad, incluyendo la zona especializada para inspección en la que se presenten, facturen y se hagan los trámites de los pasajeros, del equipaje de mano y del equipaje de bodega, por separado de las operaciones normales para pasajeros.

11.16.2. Se debe garantizar que en el uso de estas instalaciones se mantenga la integridad de los límites entre la parte pública y la parte aeronáutica. Las facilidades para dignatarios deben estar protegidas cuando no son utilizadas.

11.17. SEGURIDAD DEL PERÍMETRO

11.17.1. Al evaluar los medios necesarios de seguridad del perímetro o de la zona de seguridad restringida, deben tenerse en cuenta por el inspector la evaluación de amenazas nacionales y locales, las vulnerabilidades, la topografía del emplazamiento, ubicación general, el área que es protegida y la vida útil prevista de los materiales utilizados o su deterioro, evaluando las partes pero el sistema como un todo.

11.18. PUNTOS VULNERABLES

11.18.1. Un punto vulnerable es considerado cualquier instalación en el aeropuerto, o conectada con el mismo, que si se daña o destruye perjudicaría seriamente el funcionamiento del aeropuerto.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

26 ENE 2005

RESOLUCION NÚMERO:

00222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

11.18.2. Las torres de control, los centros de Control, las salas radar, las instalaciones de comunicaciones, las radioayudas para la navegación, los transformadores de energía eléctrica, los suministros de energía primaria y secundaria y las instalaciones de combustible, tanto en el aeropuerto como fuera del mismo, son consideradas como puntos vulnerables y áreas restringidas (RAC 17.5.1.)

11.18.3. Dado que los centros de control y las salas radar deben contar con un sistema de video o circuito cerrado de televisión; así como un sistema de inhibición de la señal de los celulares, será objeto de inspección el estado de funcionamiento de estos sistemas.

11.18.4. Para todas las instalaciones mencionadas se verificarán los sistemas de detección de intrusiones, los controles de acceso y la utilización adecuada de las identificaciones para su ingreso y demás contemplado en el PNSAC.

11.19. INSTALACIONES PARA LA MANIPULACIÓN DE LA CARGA Y CORREO.

11.19.1. La carga y el correo por vía aérea requieren de medidas especiales de seguridad antes de su transporte por vía aérea, por consiguiente, las actividades de los transportadores y de los explotadores aéreos de carga deben estar sometidas a controles de seguridad y a este PNCC asegurando que está controlado en todo momento el acceso a la carga ya asegurada.

11.19.2. En las instalaciones de carga del aeropuerto se verificarán los siguientes sectores:

- a) El sector de la zona de carga restringido a la parte pública, al que solamente puede entrar el personal encargado de la carga o de servicios de correo, los fletadores y miembros del público en general que se dirigen a este lugar para enviar o recoger mercancías, así como los vehículos de servicio y los vehículos de reparto o de recogida de carga, correo o mercancías.
- b) El sector de la zona de carga clasificado como restringido en el que se incluyen las instalaciones y terminales en las que se tramitan la carga, el correo y las mercancías para su transporte por vía aérea, muelles de carga, zonas de maniobras y de estacionamiento para vehículos de servicio y para el equipo utilizado en la carga y en la descarga de las aeronaves. El sector de la parte aeronáutica debería estar aislado de la parte pública del edificio terminal mediante rejas metálicas o paredes sólidas y con los controles a los vehículos para facilitar su circulación.

11.20. SUMINISTRO DE ENERGIA

11.20.1. En cuanto al suministro de energía eléctrica para el equipo de seguridad y los sistemas de control asociados a la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria, será inspeccionado lo siguiente:

- a) Sistemas eléctricos, respecto al suministro de energía eléctrica, redes de alimentación por sectores y energía secundaria del aeródromo, diseño e instalación de las redes, e instalación y control de cables subterráneos o de cables para suministro de energía en la superficie.
- b) La instalación de inversores regulares de voltaje o UPS, delante de cada elemento del equipo de detección, en aquellos aeródromos sujetos a grandes fluctuaciones de voltaje.
- c) Los controles de humedad y de temperatura del aire en las zonas en las que estén situados los equipos de detección y los sistemas de control de seguridad.

República de Colombia
AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

26 ENE 2009

RESOLUCION NÚMERO:

010 222)

"Por la cual se adopta el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de Aviación Civil o Aeroportuaria"

11.21. ILUMINACIÓN DE SEGURIDAD.

11.21.1. La iluminación de seguridad puede disuadir en gran manera a posibles intrusos además de proporcionar la iluminación necesaria para una vigilancia efectiva, ya sea directamente a cargo de guardias, ya sea indirectamente por conducto de un sistema de televisión en circuito cerrado.

11.21.2. Se verificará la iluminación de seguridad que contribuye a la seguridad física, su aplicación correcta para ayudar a las patrullas o a los puestos de control, asegurándose que :

- Permita que los guardas vean a los intrusos antes de que lleguen a sus objetivos.
- Hacer que los guardas no sean vistos por los intrusos.
- Disuadir a los intrusos o impedirles que realicen sus objetivos.
- Cuando exista circuito cerrado de televisión el nivel de iluminación y su uniformidad deben permitir que se presente una imagen clara en la pantalla.

**CAPITULO XII
FORMATOS**

12.1. Los formatos que desarrollan el presente PNCC serán los determinados por la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria mediante circular, y podrán ser ajustados, modificados o actualizados por ésta, para lo cual llevará el respectivo control documental, sin perjuicio de lo contenido en la parte precedente de esta resolución.

Artículo Segundo: La Dirección Seguridad y Supervisión Aeroportuaria expedirá los formatos a aplicar en el presente PNCC dentro del término de tres meses contados a partir de la vigencia de la presente resolución.

Artículo Tercero: La presente resolución rige a partir de su publicación en el Diario Oficial y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE
Dada en Bogotá D.C. a los

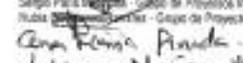
26 ENE 2009


T.C. DONALI H. TASCÓN CÁRDENAS
Director General (E)


ANDRES FORERO LINARES
Secretaria General

Asesor: Jaime Darío Prieto - Secretario de Sistemas Operacionales
María Cecilia Sáenz C. - Directora de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria

Preparó: Sergio Parra Nieto - Grupo de Proyectos Internacionales
Rubén Darío Martínez - Grupo de Proyectos Internacionales


Ana María Pinde
Liliana Méndez