

AVIACIÓN EN MOVIMIENTO, SEGURIDAD EN CRECIMIENTO

Autora: Ligia Viviana Henao Tarache

**Ensayo como requisito para optar el título de la Especialización en Administración
Aeronáutica**

Director: Dra. Patricia Carreño Moreno



**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA
BOGOTÁ
2014**

AVIACIÓN EN MOVIMIENTO, SEGURIDAD EN CRECIMIENTO

LIGIA VIVIANA HENAO TARACHE

**ENSAYO COMO REQUISITO PARA OPTAR EL TÍTULO DE LA ESPECIALIZACIÓN
EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA**

Dra. PATRICIA CARREÑO MORENO

**UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESPECIALIZACIÓN EN ADMINISTRACIÓN AERONÁUTICA**

BOGOTÁ

2014

INTRODUCCIÓN

*“Para comprender la seguridad no hay que enfrentarse a ella,
sino incorporarla a uno mismo”.*
Alan Watts.

Para abordar el tema de las medidas de seguridad que se emplean en el Aeropuerto El Dorado, es de precisar que tanto normas Nacionales como Internacionales y su cumplimiento de carácter obligatorio inciden en la aplicación, desempeño y responsabilidad que sostiene la Seguridad Aeroportuaria conexas a las funciones particulares que ejercen las Autoridades Colombianas y el apoyo que se sostiene en la labor de estos entes: Policía Nacional, Fuerzas Militares, Sanidad Aeroportuaria, Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), Ministerio de Relaciones exteriores (Migración Colombia), la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil (UAEAC) y las empresas de vigilancia y seguridad privada encontrando en estas el soporte incuestionable para comprender la importancia que sustenta la Seguridad en El Dorado.

A su vez, las entidades de seguridad y vigilancia privada con su intervención ofrecen procedimientos de seguridad en las instalaciones y los distintos escenarios del aeropuerto como medios de control en los que se evidencia los servicios en las operaciones del aeropuerto y se les reconoce como el apoyo para garantizar a los usuarios, la Aerocivil, los explotadores de aeronaves, las aerolíneas, el consorcio (OPAIN) y otros convenios la prestación de un recurso en el cual se le exige efectuar a cabalidad las funciones de vigilancia privada fijadas en el cumplimiento de un contrato de servicio que así lo notifique. Para esto se dispone de un gran número de funcionarios quienes desempeñan labores y se enfrentan al devenir que se tiene de la seguridad en el aeropuerto.

De tal forma que los anteriores aspectos se convierten en la base para el planteamiento del problema de este documento en los que visiblemente Colombia, es un país que enfrenta el sofisma del terrorismo como una de las mayores restricciones para la vanguardia del sector aéreo e incide en la no existencia de empresas de vigilancia y/o seguridad privada con alcances específicos en contextos de Seguridad Aeroportuaria, altos estándares en controles de acceso

físico, tecnológico, formación de su talento humano en contenidos de aeronáutica civil y demás elementos que puedan intervenir para que se tomen acciones en consideración y se logre un prototipo de empresa ideal, sino que se promueva la creación de empresas de seguridad y vigilancia aeroportuaria con el que se logre un mayor crecimiento empresarial y se de respaldo a la falta de la no existencia de empresas facultadas para enfrentar la perpetración de actos de interferencia ilícita y demás sucesos que pueda vulnerar la seguridad en un aeropuerto.

Así mismo la seguridad que se promueve para el sector aeronáutico presenta riesgos inmersos en el desarrollo de sus actividades bajo el registro, monitoreo, control y vigilancia recurrente por parte de la Autoridad Aeronáutica que inciden en un tema de gran importancia y conlleva a reflexionar que en Colombia debe promoverse la creación de estas empresas con fines específicos en temas de Seguridad Aeroportuaria, que aun no existen.

A partir de la no existencia de estas empresas que no son especialistas en funciones de Seguridad Aeroportuaria, la finalidad que sostiene la oferta y demanda para la formación de este tipo de empresas de vigilancia y/o seguridad privada difiere en responder a los lineamientos que requiere la seguridad del Aeropuerto El Dorado. Pues se relacionaría un respaldo e interés por la creación de estas empresas si se promulgara por una ley, normas, regulaciones o mandatos que sean el aporte a la Seguridad en la adopción de funciones con las que se contribuya a neutralizar amenazas y actos de violencia que se puedan originar en el Aeropuerto y que finalmente sean las empresas de vigilancia y seguridad aeroportuaria la diferencia de un servicio tan importante para la aviación civil.

Es decir que todos los miembros que constituyan las empresas de vigilancia y/o seguridad privada aeroportuaria, se encuentren dispuestos a la prestación de un servicio oportuno para el sector aeronáutico en el que se conozca ¿Cuál es el impacto que genera implementar el servicio de seguridad aeroportuaria por parte de empresas de vigilancia especializadas en el Aeropuerto El Dorado? interrogante que se genera a partir de cada uno de los posibles riesgos combatidos a nivel nacional y mundial por la ocurrencia de actos de interferencia ilícita que pueden perpetrar la seguridad del aeropuerto y ser materializados en mayor o menor proporción a la vida del ser humano.

Todo lo anterior conlleva a generar medidas preventivas para la confianza que depositan los usuarios en el servicio aéreo y en el sistema de seguridad aeroportuaria incorporado a las plataformas e instalaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Por tal motivo, las vulnerabilidades presentes en las causas existentes de seguridad, deben ser identificadas y abordadas predictivamente para idear una estrategia en la efectividad de empresas de vigilancia y seguridad privada comprometidas con funciones fijadas para el sector aeronáutico de Colombia.

En el caso especial del Aeropuerto El Dorado, la creación de este tipo de empresas obedece en gran medida al contexto socioeconómico y político interno del país con ideales asociados al conflicto armado, las Bacrim y el narcotráfico, teniendo en cuenta la jerarquía de estos grupos emergentes que faltan por referirse.

En resumen se debe incidir en que el aeropuerto requiere estrategias en medidas preventivas, controles y valoración del riesgo para relacionar dichos aspectos con los esfuerzos adicionales por parte de la Aerocivil, el Consorcio OPAIN, la Policía aeronáutica, las Fuerzas Militares y los explotadores de aeronaves quienes utilizan las empresas de vigilancia privada como un recurso de apoyo para la seguridad. No cabe duda de que las empresas de vigilancia y/o seguridad privada para el sector aeronáutico puedan convertirse en un medio de apoyo que permita contrarrestar los actos de interferencia ilícita que siempre están al acecho de la seguridad de la aviación civil.

Debido a la importancia que genera esta temática, puede relacionarse la importancia de crear y/o fortalecer las empresas existentes de vigilancia privada que se ocupan de la seguridad en el aeropuerto, ya que esta es la base de operación más grande e importante para el país y es evidente que en ella se genera la necesidad de dar respuesta a muchos fallas en la seguridad para los usuarios, la infraestructura y la globalización de un país que necesita cada vez mas expandir su aeronavegabilidad. Porque Aviación en movimiento, seguridad en crecimiento.

Si bien el propósito general de este ensayo es el problema planteado anteriormente, se fija como objetivo principal: analizar las funciones de servicio que las empresas de vigilancia utilizan para el desarrollo de actividades de seguridad Aeroportuaria en El Dorado; pues se ha señalado que todo esto conduce a que las funciones que utilizan las empresas de vigilancia existentes para el desarrollo de sus actividades de seguridad y vigilancia privada sustentan los alcances de la práctica de una seguridad aeroportuaria muy subjetiva y desinteresada en todo lo que a contratos de servicio se refiere y en los que quizá sea útil expresar también que a las actuales empresas que laboran en el aeropuerto no se les obliga a llevar a cabo un compromiso arduo en la labor de seguridad aeroportuaria en el que se contemple y demuestre que son especialistas no solo en seguridad y funciones de este tipo, sino que la formación del Talento Humano y la alta tecnología con la que cuentan requieren de altos estándares de gestión en los procesos que así los requiere la seguridad para un aeropuerto.

A partir del posible crecimiento de la aviación, uno de los puntos más importantes que se conoce de la Administración Aeronáutica es el proceso de ampliación y modernización del aeropuerto donde interviene temas de altos estándares y procedimientos de Seguridad Aeroportuaria, ya que estos seguirán siendo un aporte y evolución que infiere en este servicio que contribuye generar cambios para la invención de un nuevo aeropuerto con proyecciones en Madrid Cundinamarca y la posible vanguardia en el Sector Aéreo de Colombia y las empresas de seguridad y vigilancia aeroportuaria.

En concordancia con el tema y como parte normativo en el campo aeronáutico que regulan muchos procesos y se derivan a partir de la seguridad, se sostiene la importancia de establecer una opinión referente a la regulación de la aviación civil que según Ospina Mosquera, (2005) cita como: "El Estado Colombiano dentro de la tesis de libertad del espacio aéreo, se encuentra en varias matices que van desde la libertad absoluta hasta aquellas limitadas a las del espacio aéreo".

De manera general la anterior tesis se sustenta a partir del origen de convenios, convenciones y protocolos globales relacionados con la represión que genera el terrorismo y otros actos de interferencia ilícita que sufre el país, pues estos serán siempre la coacción jurídica para las

necesidades de defensa y seguridad que representan a nuestro estado y ahí puede estar la respuesta de una iniciativa en crear empresas de seguridad aeroportuaria.

A tal punto que interviene también el Derecho Aéreo Internacional en Colombia como un ordenamiento de la legislación y la sociedad en la que se logra a través de la coacción jurídica, establecer que a esta problemática de inseguridad se puede exteriorizar como una apología en la importancia que sostiene la Seguridad de la aviación civil y que radica inicialmente en que una nación no está exenta del terrorismo, de actos de interferencia ilícita y de quienes tratan de utilizar la aviación para promover distintos intereses particulares como el narcotráfico y en los que finalmente se deben unir los esfuerzos por protegerla con controles más estrictos de seguridad para garantizar no sólo la infiltración o penetración de actores de violencia, sino la confiabilidad en el sector aéreo y la soberanía de estado. La anterior fundamentación es una herramienta pedagógica empleada por la Docente María Teresa Gaitán Ronderos de Derecho Aéreo Internacional de la Especialización en Administración Aeronáutica de la Universidad Militar Nueva Granada (2014) como un esquema asociado a la soberanía y calidad que tiene la Seguridad Aeroportuaria en Colombia.

En relación a que la soberanía de Colombia se ratificó con su adhesión al Convenio de Chicago mediante la expedición de la Ley 12 del 23 de Octubre de 1947 y de esta forma se acepta la implementación de las recomendaciones de la Organización de la Aviación Civil Internacional, adjuntas en los Anexos 17 y 9 que rigen de una u otra forma la Protección y seguridad para la aviación civil en contra del terrorismo y los actos de interferencia ilícita.

A esto se añade de que tales recomendaciones para la facilitación de la seguridad y desarrollo del aeropuerto, las empresas de vigilancia y seguridad privada pueden llegar a ser la herramienta clave que aporta el servicio de protección a la infraestructura, los tipos y el número de operaciones que se realizan en El Dorado con una prestación de servicio efectivo en términos del cumplimiento acordado de contratos y servicios por parte de estas empresas.

A tal punto, que se debe mantener cierto direccionamiento en la seguridad aeroportuaria en El Dorado. Pues se desconoce que la fundamentación del desempeño en el servicio y

requerimientos que debería exigir la Autoridad Colombiana con algunas medidas preventivas y verificaciones de seguridad de los usuarios tales como: su equipaje de mano, equipaje en bodega, la seguridad de las aeronaves, carga y demás procesos que se genera con el notable incremento en el número de pasajeros, personal en tierra, usuarios, operaciones de los explotadores de aeronaves, contratistas, funcionarios y en general con otras operaciones transportadas (currier) por vía aérea, requieren del servicio de seguridad por parte de empresas de vigilancia aeroportuaria que cumplan con las funciones específicas en conocimiento y experticia para ejecutar este tipo de labores.

Asociado a estos mecanismos con los que las empresas pueden llegar a brindar su apoyo e intervenir en la mitigación de la problemática existente de interferencia ilícita que impacta el sector aeronáutico y sus proyecciones. Se pueden identificar aspectos que influyen como factor de riesgo para la prestación del servicio de seguridad aeroportuaria en El Dorado por parte de empresas de vigilancia. Generando así, gran valor en la prestación del servicio e importancia de contar con funcionarios competentes para realizar labores de vigilancia y seguridad privada que aporten mejores resultados y que posteriormente se plantee un servicio de calidad para el desarrollo de actividades netamente relacionadas con el sector.

Con tal facultad a que se debe concebir que es elemental: ***La creación de empresas de vigilancia comprometidas con el servicio de seguridad aeroportuaria, siendo la clave de inversión en El Dorado y sus proyecciones.***

De ahí que, el propósito de esta temática es abarcar la participación del Consorcio OPAIN y los explotadores de aeronaves en la regulación para constituir empresas de seguridad aeroportuaria que permitan generar empleo, utilizar mecanismos tecnológicos modernos y comprobar la efectividad de las estrategias en funciones específicas establecidas para que estas organizaciones utilicen medios que contribuyan con la precaución y mitigación de riesgos cometidos por actos de interferencia ilícita.

Destacar de manera inquietante que muchos de los actos de interferencia ilícita generados por el conflicto armado que vive Colombia son registrados a su vez por la autoridad aeronáutica y la

Superintendencia de Vigilancia y Seguridad privada SUPERVIGILANCIA como una problemática que cada vez más representa un punto de interés para vulnerar los medios de control del aeropuerto.

Por lo que la creación de estas empresas garantizaría de cierto modo, la seguridad de quienes utilizan el transporte aéreo como uno de los medios más "seguros" que tiene Colombia y el mundo.

De llegar a ser así, la implementación de la Seguridad Aeroportuaria por parte de empresas de vigilancia en el Aeropuerto El Dorado, permite comprender que no solo es significativa su participación por alcanzar los distintos aspectos asociados a la valoración del riesgo, el desarrollo de la estrategia de vigilancia y el control que permiten la ejecución de técnicas en las instalaciones e integración de alta tecnología para la seguridad y el desafío de quienes se involucren en esta labor.

De lo anterior resulta el reto de lograr comprender la formación y gestión del talento humano de futuras empresas de seguridad aeroportuaria que se encuentran relacionados con la mejora y servicio centralizado de la vigilancia como la combinación para ampliar el volumen de pasajeros y los ingresos generados a partir de la utilización del servicio que pueda llegar a brindar el Aeropuerto. De esta forma los ingresos que se generan en El Dorado deberían ser administrados con el fin de invertir en el servicio de empresas competentes y especializadas en Seguridad Aeroportuaria, que atraiga a otros usuarios utilizar el medio de transporte aéreo de tal manera que se busque asumir el interés de nuevas proyecciones del aeropuerto para los beneficios que recaen en la seguridad de la aviación civil.

Todo lo anterior se deriva en el presente ensayo que esbozará los aspectos fundamentales de un tema con amplios aspectos categorizados en V capítulos con los cuales se busca analizar y presentar información detallada que se origina de una orientación de conceptos, investigación y reflexión de cada uno de los elementos asociados a la importancia que generan las empresas de vigilancia y/o seguridad privada en el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Capítulo I.

NORMATIVA DE REFERENCIA PARA LA SEGURIDAD AERONAUTICA EN EL DORADO

La normativa de referencia que presenta la Organización de Aviación Civil Internacional OACI (1944) como orientación para la Seguridad Aeroportuaria en El Dorado frente a los actos ilícitos, presentan la siguiente definición: "la combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita".

Por otra parte para la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica civil UAEAC, la Seguridad de la Aviación civil es:

La combinación de medidas y recursos humanos y materiales de aplicación en todos los aeropuertos públicos del país, con el objeto de proteger a los pasajeros, los tripulantes, al personal en tierra, a los usuarios, a las operaciones de los explotadores de aeronaves nacionales e internacionales, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias contra actos de interferencia ilícita. (UAEAC, 1980)

Considerando que la Seguridad Aeroportuaria en El Dorado está a cargo de los Estados contratantes de la OACI, la participación de la UAEAC, los explotadores de aeronaves y una estructura jurídica completa que forman parte de la Seguridad Aeroportuaria y Seguridad de la Aviación civil. Es elemental enfatizar también en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte Décima que asocia el Transporte sin riesgos de Mercancías peligrosas por vía Aérea.

Permitiendo encontrar así, el Anexo 18 y el Documento 9284 OACI, (1944) el establecimiento de los distintos requerimientos que se deben tener sobre mercancías peligrosas y que permiten que una de las funciones de la Unidad Administrativa Civil como autoridad aeronáutica, vigile el cumplimiento de la normatividad sobre un tema que va mas allá de la emisión de normas, métodos y circulares informativas sobre los procedimientos y condiciones

exigidas para lograr un transporte a nivel de seguridad oportuna con la que se permita tomar las medidas necesarias para estos riesgos del transporte aéreo, con los que se confiere unas condiciones de obligatorio cumplimiento.

De modo que las empresas presentan debilidades en la aplicación y conocimiento que estos aportes que se hacen respecto a la normatividad y al cumplimiento de las funciones del manejo y transporte de mercancías peligrosas, en las que se indica que un gran número de funcionarios que laboran para las empresas de vigilancia privada no cuentan con un conocimiento amplio en la manipulación de estos elementos ya que las academias de formación y capacitación de seguridad y vigilancia privada están directamente enfocadas a temas netamente de procedimientos operativos y si cuentan con cursos adicionales para su formación o su conocimiento, como por ejemplo el de manipulación de mercancías peligrosas, de Radioscopia (manejo de máquinas de Rayos x) la persona debe asumir el costo, pues no todas las academias, ni las escuelas de formación se preocupan por formar funcionarios competentes que puedan ejecutar en su labor de manera eficiente una formación completa o adicional en Seguridad Aeroportuaria.

Por otra parte se cita el Estatuto de Vigilancia y seguridad Privada:

Decreto 2453 de 1993, que señala en el Capítulo III disposiciones generales, referido en su Artículo 4 la definición de vigilancia y seguridad privada como: Toda actividad que desarrollen las personas naturales o jurídicas de derecho público o privado, en beneficio propio o de terceros, tendiente a prevenir o detener perturbaciones a la seguridad y tranquilidad individual y a la vigencia de un orden justo, en lo relacionado con la vida, la honra y los bienes propios o de terceros. (Decreto 2453, 1993, Capítulo III)

La importancia que ejerce el estatuto de Vigilancia y seguridad privada ubica de la misma manera en el Decreto 356 de 1994 en el Título II Servicios de vigilancia y seguridad privada con armas y en el Capítulo I empresas de vigilancia y seguridad privada los presentes artículos:

Artículo 8. Se entiende por empresa de vigilancia y seguridad privada, la sociedad de responsabilidad limitada legalmente constituida, cuyo objeto social consista en la prestación

remunerada de servicios de vigilancia y seguridad privada, en la modalidad de vigilancia fija, móvil y/o escoltas mediante la utilización de cualquiera de los medios establecidos.

Artículo 15. Personal. El personal de las empresas de vigilancia y seguridad privada que emplea armas de fuego o cualquier otro elemento para vigilancia o seguridad privada, se denomina vigilantes y escoltas. (Decreto 356, 1994, Título II)

Las anteriores definiciones integran un mismo enfoque con el cual se describen algunos de los recursos utilizados en el aeropuerto con el fin de prevenir y proteger la aviación civil por medio del talento humano y servicio que brindan las empresas de vigilancia y seguridad privada, pero no con un fin específico para establecer la seguridad aeroportuaria que se requiere en El Dorado.

Todo esta confrontación sobre la formación de funcionarios con experiencia, practicidad y experticia en el campo de la seguridad y vigilancia privada, permiten asociar aspectos donde la persona que quiera formarse con un conocimiento amplio en Seguridad Aeroportuaria tenga que hacerlo por sus propios medios, buscando las herramientas, las escuelas o academias de formación que le permita instruirse como un profesional competente a todo lo relacionado con Seguridad en la aviación civil y en Colombia aun no existen entidades con esos fines específicos.

A simple vista lo que se busca con tener funcionarios altamente competentes, es que no se siga justificando ese señalamiento por esa labor tan importante que hombres y mujeres de Colombia realizan en los distintos escenarios del país.

A esto se asocia que por desconocimiento de la normatividad y terminología a utilizar en el sector de seguridad, cada vez resulta más denigrante usar denominaciones como: el guardia, el celador, "el guachimán", el portero, los palomos entre otras denominaciones que repercuten de nuestra misma cultura, pero que a diferencia de otros países como la labor y el respeto que se tiene en Estados Unidos por estos Agentes de control, es la que se debería tener en El aeropuerto y en todo los múltiples escenarios en los que laboran estas personas que merecen respeto y valor por su profesión.

En resumen no es un valor monetario, no es un valor -costo. Es un costo - beneficio que se encuentra relacionado a factores que involucran la formación de profesionales de la seguridad aeroportuaria.

A colación expertos en Seguridad Aeronáutica como el Coronel retirado de la Fuerza Aérea Colombiana Luis Alfredo Cabrera, docente de la Universidad Militar Nueva Granada y Jefe del área de Seguridad física del pregrado en Administración de la Seguridad y Salud Ocupacional considera que "la seguridad no es un gasto, es una inversión", (Cr ® Cabrera, 2011).

Frente a esa controversia de saber si la seguridad puede llegar a determinarse como un gasto o finalmente sea esta una inversión, la importancia que se sostiene a esta apreciación de la seguridad, está en apreciar el valor de salvaguardar la vida de los seres humanos cueste lo que cueste y para esto la Seguridad Aeroportuaria permite a tripulantes, funcionarios y público en general, demostrar que la existencia de la seguridad de todos las personas del aeropuerto y la suya también, son la forma más próxima de comprender las funciones que destacan una seguridad especial para el Aeropuerto El Dorado con el servicio de seguridad por parte de empresas de vigilancia que en Colombia son destinadas especialmente a la seguridad privada con enfoques e intereses muy particulares.

A partir de esto y las inversiones que se ha tenido con el Aeropuerto y las proyecciones futuras de su infraestructura, su desarrollo se encuentra sustentado en la aplicación de lo dispuesto en el:

Anexo 17 al Convenio de Chicago de la OACI, donde se cuenta con el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte Décimo Séptima de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. (OACI, 1944, Anexo 17)

Es la clara existencia de una normativa y procedimientos, cuyo cumplimiento es obligatorio en ámbito internacional para unificar criterios entre los distintos estados y en el ámbito nacional con el que se permite llegar a una regulación de manera concreta, tanto de la normativa que los

regula, como los factores humanos y técnicos que ponen en práctica las medidas reglamentarias en el más importante de los aeropuertos que tiene Colombia y su capital, el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Capítulo II

ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES PARA EL SISTEMA DE GESTIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO

Bogotá es la ciudad capital de Colombia y del departamento de Cundinamarca, se encuentra ubicada en el centro del país sobre la planicie en la cordillera de los Andes con un promedio de 2.625 metros sobre el nivel del mar, es la metrópoli principal de la cultura y los negocios, es un centro económico, industrial y turístico con diversidad de ideales para las personas que del interior del país buscan oportunidades laborales y actividades por realizar.

Según una estimación y proyección de población nacional, departamental y municipal efectuada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) a 2014, Bogotá posee una población de 7.776.845 habitantes y de acuerdo al último ranking publicado por la Asociación Nacional de Congresos y Convenciones (ICCA) de países y ciudades con mayor realización de eventos a nivel mundial.

Bogotá paso a convertirse en la primera ciudad del país con mayor numero de eventos realizados, en América Latina mejoro su posición del 9 al 6, y en el mundo se ubico entre las 50 ciudades al ubicarse en el puesto número 47, subiendo 32 lugares en el ranking mundial en solo un año. (ICCA, 2011).

Bogotá es una de las capitales más influyentes de Latinoamérica, identificada por su interesante proceso en la transformación y expansión de sectores como el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP y Transmilenio). Se enmarca las futuras proyecciones de un metro y consecutivamente como mayor elemento urbanístico la nueva concepción del Aeropuerto Internacional El Dorado que en contexto de desarrollo urbano permitió un posicionamiento global y potencial que se tiene en el posicionamiento de Latinoamérica y el mundo.

El actual Aeropuerto se encuentra en excelentes condiciones de operatividad y gran parte de estas operaciones son efectuadas por las diferentes aerolíneas que facilita la aeronavegabilidad por todo el país.

Gracias a su ubicación geográfica, la ciudad hace que el aeropuerto opere desde un punto estratégico en términos logísticos viable para el comercio y demanda de quienes utilizan este medio de transporte considerado como rápido y seguro.

Según Nieto, J:

Es ese mismo proceso de urbanismo el que le ha otorgado el carácter internacional a la ciudad, el cual se entiende a partir de cuatro elementos: concentra la mayoría de los servicios de telecomunicaciones y transporte aéreo, tiene la primacía en la producción del País con una elevada participación en el PIB del 21%, acoge la mayor parte de la inversión extranjera y es el principal centro financiero y bursátil del país. (Nieto, 2008)

De los anteriores elementos, el que mayor interés cobra en el presente ensayo es el referente al de servicios de seguridad en el transporte aéreo. "El transporte por sí sólo es un elemento clave de la actividad económica y social, es esencial para que una economía, pueda desarrollarse a través de la conexión que se establece por medio del intercambio con otros territorios", (Chavarro, F., 2008).

Por tal razón, la conectividad que tiene la ciudad con la región y con el mundo entero permite de cierta forma proyectar una capital como la que hoy se denomina y de la que hace parte: ciudades aeropuerto.

En relación a que el concepto de ciudades aeropuerto ha trascendido muchos esquemas de la aviación, se cita en contextos del futuro del transporte aéreo en una publicación del New Caribbean digital, la siguiente noticia de turismo:

La aviación mundial está obligada a impulsar cambios radicales para adaptarse al crecimiento exponencial del tráfico en las próximas décadas. La concentración urbana de la población va en

aumento. El número de megaciudades (aquéllas que suman 10 millones de vecinos) pasará de dos en 1950, a más de treinta un siglo después. Esto tendrá un fuerte impacto en el transporte aéreo que, según las previsiones, se duplicará en menos de veinte años. La flota global de aeronaves comerciales pasará de 19.000 unidades en 2010 a más de 36.000 en 2030, según las previsiones de Boeing.

El nuevo escenario está imponiendo transformaciones en todas las facetas de la aviación, desde la concepción de los aeropuertos, a la gestión global del tráfico (que será más eficiente) y al diseño de los aviones.

Estas mutaciones ya están en marcha y tienen, además, otro denominador común: la imperiosa necesidad de reducir el consumo energético y las emisiones de CO₂, para amortiguar las consecuencias negativas de multiplicar aviones y vuelos a medio plazo.

Como fruto de estos cambios, el viajero del año 2050 podrá volar en aviones que romperán totalmente con la estética de los actuales. La necesidad de reducir costes de las aerolíneas ya está llevando a la industria a dibujar modelos que puedan rebajar su coste de operación. Y, para ello, se empieza a pensar en formas fuera de lo convencional. “Los últimos desarrollos de Boeing y Airbus (como el Dreamliner y el A350) han sido novedosos en el uso de materiales, con estructuras de fibra de carbono, pero han alcanzado el tope en mejoras de productividad”, afirma Cristina Cuerno Rejado, investigadora de la Universidad Politécnica de Madrid. (New Caribbean digital, 2011)

Y es a partir de estas proyecciones de una Ciudad Global, que el Aeropuerto Internacional El Dorado adquiere su importancia y rol en el entorno a representar a un gran ciudad, donde cada vez más las personas viajan, los explotadores de aeronaves aumentan y su número de flota de aeronaves va a un ritmo acelerado para los retos que se tienen de una infraestructura de primer orden en sobrellevar la seguridad en la que se tendrá prevista los nuevos avances en cuanto al desarrollo urbano, que se pueda generar a partir de futuros retos como: la ampliación del Aeropuerto en Madrid Cundinamarca en el 2025 para el transporte aéreo, siendo el Aeropuerto de Bogotá el centro de desarrollo que le permitirá a muchas aerolíneas tener interconexiones para sus nuevos diseños de flotas que a su vez contribuirán con el medio ambiente y aspectos importantes como las nuevas tecnologías de aplicación para la seguridad que serán siempre

sistemas en los que la creación de una gestión de tráfico más eficiente y controlado será la clave de inversión para este país que requiere que desde su capital se integre las adopciones importantes de empresas de vigilancia privada a la Seguridad Aeronáutica en Colombia.

En este sentido, se cita que según Chavarro F:

EL Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y sus disposiciones compiladas mediante el Decreto 190 de 2004, es una estrategia de ordenamiento territorial en perspectiva regional, que busca integrar, El Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado 2000-2025, formulado por el Gobierno Nacional a partir de una estructura urbana organizada sobre una red de centralidades.(Chavarro, 2008)

Es el desarrollo que se sostiene en este tipo de ideales a partir de una política de competitividad enunciada en el artículo 8 del Decreto 364 de 2013 en el POT se determinó que:

Un territorio competitivo y productivo requiere una estrategia desconcentrada de producción de bienes y servicios y una planeación integral". Este último elemento apunta a "consolidar las ventajas económicas, sociales y tecnológicas de Bogotá D.C., y mejorar su posición en el comercio internacional, fortaleciendo la capacidad de su infraestructura y su logística en conectividad física y virtual, y desarrollando acciones en el sistema aeroportuario del Distrito. (Decreto 364, 2013)

Por consiguiente dentro de la estructura socioeconómica y espacial definida por el Plan de Ordenamiento Territorial, (2013). En su artículo 23 se señaló que está "conformada por el centro y las centralidades que se clasifican, en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional, y urbano".

Dentro de esta clasificación, se describen los distintos lineamientos para el área donde se ubica el Aeropuerto El Dorado y se reconoció como una centralidad de Integración Nacional e Internacional de las proyecciones que se tienen previstas en el Municipio de Madrid Cundinamarca que en materia de seguridad incitaría a que si se creen o formen las empresas de vigilancia y seguridad privada aeroportuarias.

A través del desarrollo de una seguridad aeroportuaria que se debe implementar en las proyecciones que se tienen para El Dorado y con las que según:

Gúller & Gúller cita que :

La organización de un aeropuerto comienza a parecerse a la estructura de un gobierno local, y tiene dos funciones fundamentales: salvaguardar el cumplimiento de una tarea pública (facilitar el tráfico aéreo) y, al mismo tiempo, proporcionar las condiciones básicas para el desarrollo del territorio. (Gúller & Gúller, 2002)

Con la anterior concepción de Gúller lo que se busca es promover los importantes aspectos para este medio de transporte público en el cual se crea un importante cambio a través de la seguridad y funciones aeroportuarias que muchas empresas de vigilancia privada deben tener como filosofía dentro de sus labores.

Cabe resaltar que las labores son funciones específicas para en el sector aeroportuario en las que se involucre una gestión del riesgo operacional como elemento de clasificación para un país que claramente tiene grandes avances en el transporte aéreo y problemática civil.

Es así como también se debe retomar parte de la historia de los avances que ha tenido el país y los procesos institucionales

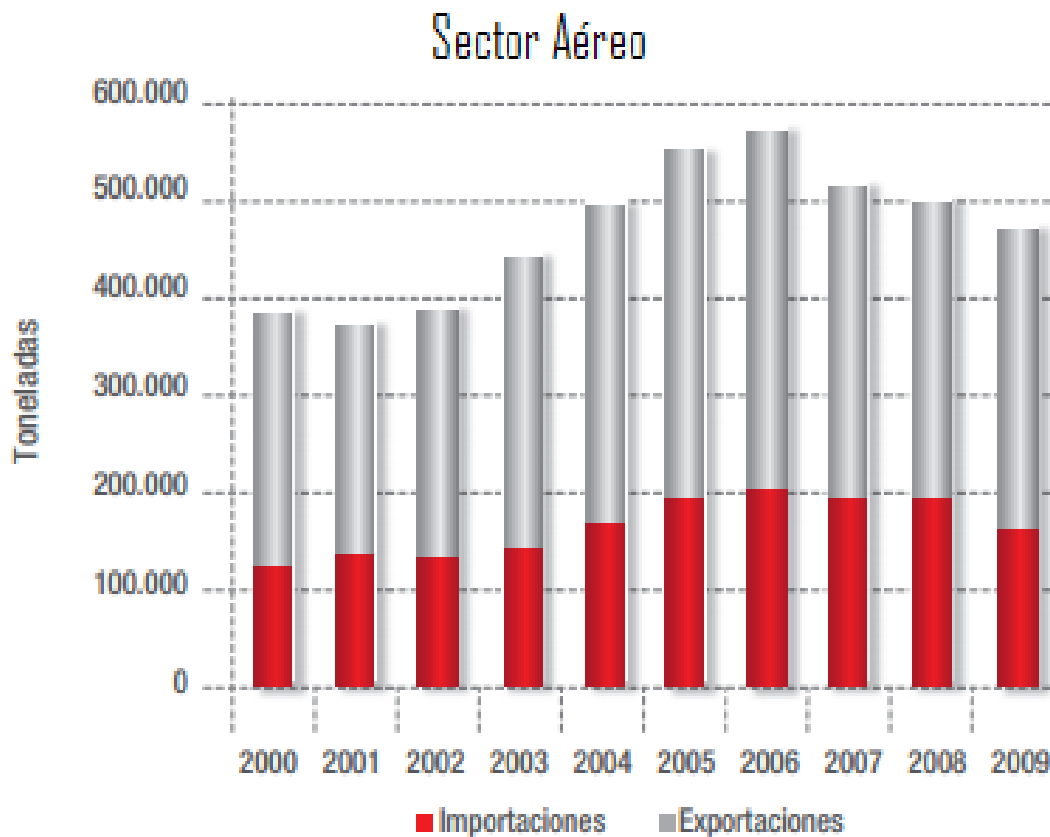
La creación del Ministerio de Obras Públicas (1905), fue un gran paso en la planeación del sector, y la posterior modificación en (1992) al constituirse como Ministerio de Transporte, así como la asignación de funciones específicas para la fijación de la política en materia de transporte y su infraestructura asociada en el (2003).

De todo esto resulta la respuesta a las necesidades para un sistema de Gestión que se desarrolla en proyecciones de un Aeropuerto en materia de transporte y seguridad como la senda de progreso de todo el país ya que la aviación es considerada como el medio de transporte con mayor crecimiento en Colombia y así queda señalado en las cifras que reflejan un panorama cada

vez más extenso del sector, cuya evolución ha sido orientada a la competitividad de un país que se encuentra en desarrollo y fortalecimiento, lo cual permite que si tenga sentido el servicio de empresas privadas de vigilancia como el eje vital de la seguridad aeroportuaria.

Dado el alcance que puedan tener las diferentes investigaciones que se realicen sobre los esquemas de seguridad aeroportuaria que puedan aportar las empresas de vigilancia a este tema en la presente gráfica del sector aéreo se realiza una breve presentación de las cifras estratégicas que fueron clasificadas en los temas relacionados con Macroeconomía, Transporte, Tránsito, Infraestructura y Empresas que representa las toneladas por el año que fue importada o exportada la carga de fuentes como la Aeronáutica Civil, DIAN y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Gráfica 1. Transporte en cifras del Sector Aéreo - Versión 2010.



Fuente consultada en: <file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/TRANSPORTE%20EN%20CIFRAS%202010.pdf>

La interpretación que la gráfica 1. del transporte en cifras del Sector Aéreo representa:

La intervención del transporte aéreo respecto al movimiento de carga de comercio exterior con un número total de toneladas movilizadas en el año 2009 que fue de 116.609.151 de las cuales el 82% corresponde a exportaciones y el 12% a importaciones obteniendo que el transporte aéreo movilizó 158.822 toneladas importadas y 285.865 toneladas exportadas de manera general en el comportamiento y evolución que se puede contextualizar como contenido de la seguridad aeroportuaria en Colombia. (Transporte en cifras del Sector Aéreo, 2010)

Capítulo III.

GENERALIDADES DE LA PROBLEMATICA SOBRE SEGURIDAD.

El fenómeno de la inseguridad en Colombia, especialmente la mal llamada delincuencia común u organizada, surge del fenómeno de reestructuración e implementación de una política de seguridad democrática y la influencia que tiene el narcotráfico en las bandas emergentes y/o bandas criminales de Colombia en la que se ha contemplado un creciente índice alarmante de violencia, narcotráfico, para- política, carruseles de contratación, amarillismo en los medios de comunicación y otros actores como las Bacrim en los que no son solo ciertos sectores de la sociedad son quienes sufren este flagelo, sino que el carácter que se ha tornado más riesgoso está atentando directamente contra la población civil y una estabilidad de gobierno que necesita de la seguridad para que se apunten a otros aspectos que indudablemente hacen parte de la problemática que acrecienta también al sector aéreo.

Es por esto que la trascendencia que se tiene de los distintos eventos que se ponen de manifiesto para que se experimente terrorismo armado o terrorismo en la seguridad aeroportuaria no solo se vivencia en Colombia, pues se tienen casos que quedan fijados en la historia del mundo como: El atentado ocurrido en el edificio de la Administración Federal de EE.UU en Oklahoma en abril de 1995 y en el World Trade Center en Nueva York en 2001.

Son ejemplificaciones de acontecimientos ocurridos por los ataques terroristas que para el mundo no consolidan razones existentes de justificación y que en el presente marco global de inseguridad y violencia que la IATA cita como:

El sistema aeroportuario mundial que durante el 2006 transporto un promedio de 1,800 millones de pasajeros no ha quedado exento de perpetrarse actos de interferencia ilícita a pesar del reforzamiento de las medidas de seguridad que se implementaron después del atentado del 11 de Septiembre. (IATA, 2007)

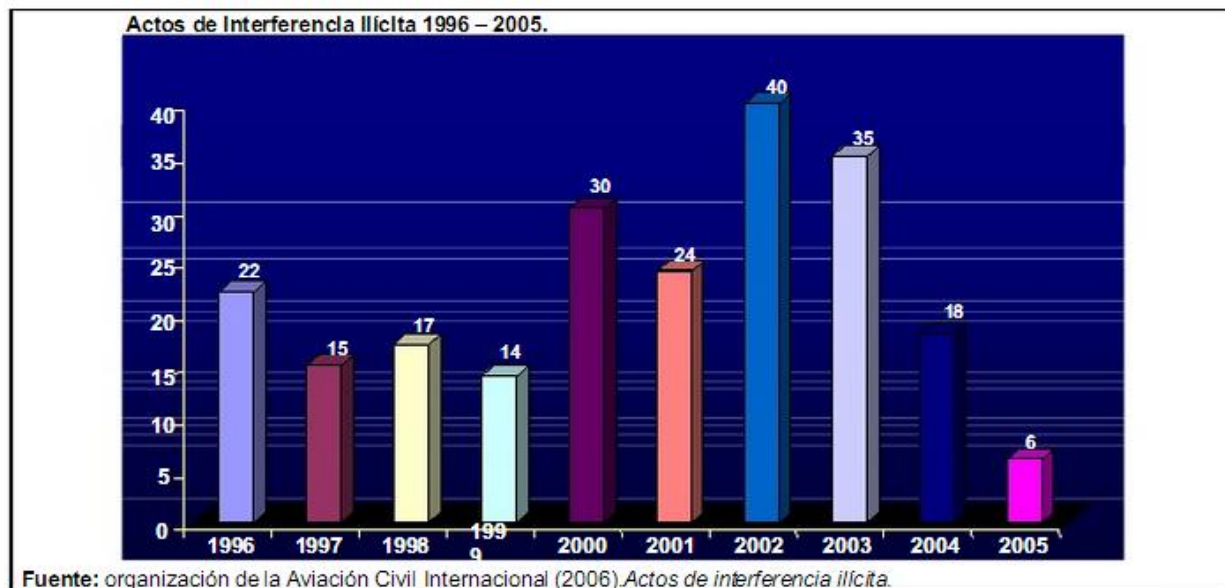
Dado que dentro de esta investigación no fue posible consolidar cifras exactas de cuantos actos de interferencia ilícita ocurrieron en Colombia, a continuación se presenta una estadística general de los años 1996 a 2005 de los Actos de interferencia ilícita ocurridos durante ese periodo de la Organización de la Aviación Civil Internacional con la siguiente información:

Como se puede observar en la Gráfica 2:

Las medidas y procedimientos de seguridad que se rediseñaron en el sistema aeroportuario mundial, no necesariamente se reflejaron los resultados esperados en la disminución de actos de interferencia ilícita; sin embargo, se observó una consolidación a través de los años hasta llegar únicamente a 6 actos durante el periodo del 2005.

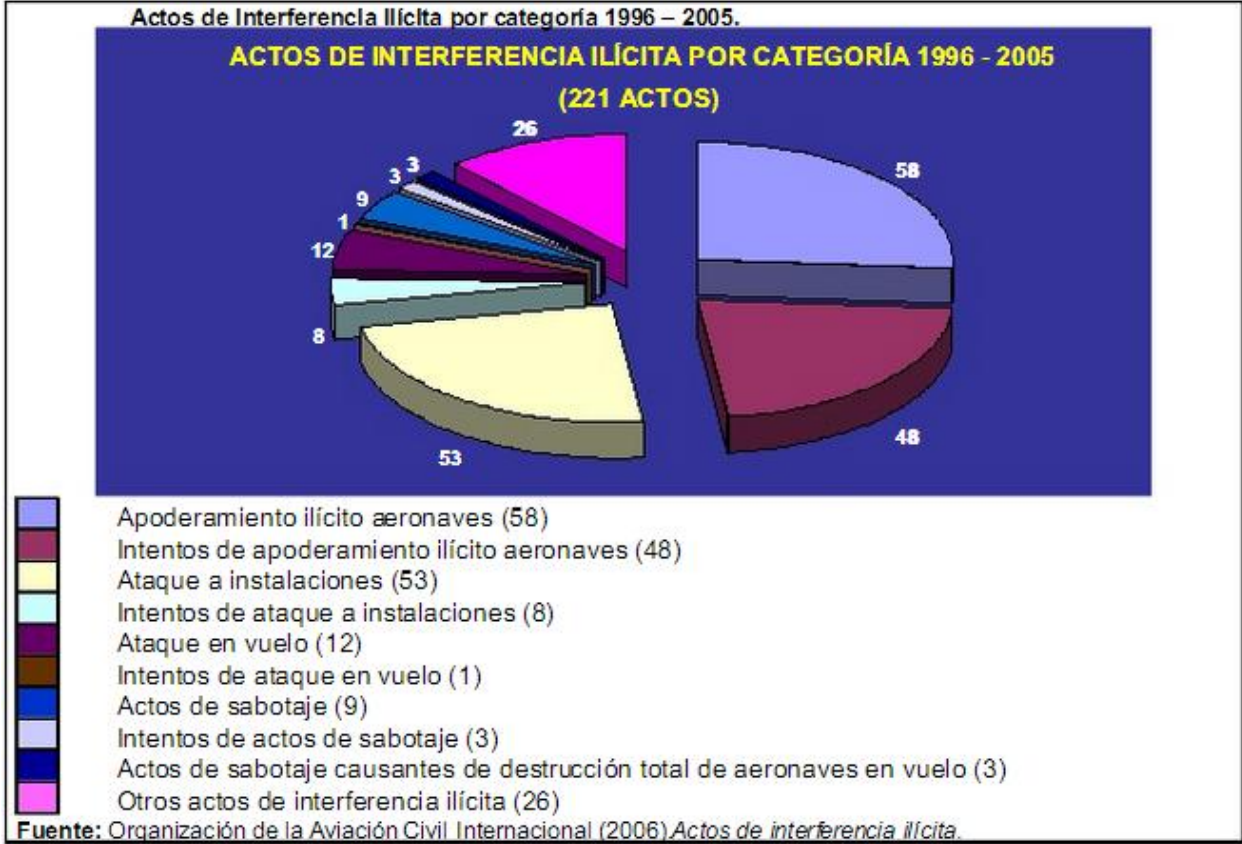
Fuente disponible en:

http://www.academia.edu/1216405/La_seguridad_de_la_aviacion_en_el_sistema_aeroportuario_mexicano_un_modelo_fundamentado_en_la_normatividad_estructura_organizacional_capacitacion_y



La interpretación que se puede tomar de la Gráfica 2. Es que para los años: 2000, 2002 y 2003 las cifras arrojan un número más alto que en proporción a la de los años anteriores, claramente pueden identificarse menor número de actos de interferencia ilícita ocurridos.

A continuación se observa en la Gráfica 3. Los Actos de interferencia ilícita categorizados de 1996 a 2005.



Fuente disponible en:

http://www.academia.edu/1216405/La_seguridad_de_la_aviacion_en_el_sistema_aeroportuario_mexicano_un_modelo_fundamentado_en_la_normatividad_estructura_organizacional_capacitacion_y

La Gráfica 3. Muestra la clasificación de los actos de interferencia ilícita por categoría observándose que el apoderamiento de aeronaves ocurridos durante el período de 1996 a 2005 resultado de un total de 58 con lo cual se puede también interpretar que este fue el mayor acto de interferencia ocurrido durante los 221 actos ocurridos y que seguidamente 53 fueron los ataques a instalaciones, 48 intentos de apoderamiento ilícito de aeronaves, 26 fueron otros actos de interferencia ilícita ocurridos en ese periodo de tiempo, de los cuales la estadística indica que 12 ataques se efectuaron a vuelos, ocurrieron 9 actos de sabotaje, 8 intentos de ataque a instalaciones, 3 intentos de actos de sabotaje, 3 actos de sabotaje causantes de destrucción total

de aeronaves en vuelo y 1 intento de ataque en vuelo que finalmente estos hechos confirman la necesidad de que las medida y procedimientos en el sistema de seguridad aeroportuario mundial tienen que tomar medidas para que los intentos de apoderamiento ilícito de aeronaves y el ataque a las instalaciones no sean perpetrados y es como las empresas de vigilancia y seguridad privada pueden intervenir y apoyar para que estos actos deliberados no acontezcan.

Capítulo IV.

POSIBLES ACTOS ILÍCITOS PERPETRADOS EN EL AEROPUERTO

Establecer la Seguridad Aeroportuaria por medio de empresas de vigilancia para el Aeropuerto El Dorado, está relacionado con fines específicos y funciones referidas a recursos en métodos, procedimientos, tecnología y talento humano competente que se requiere para certificar la protección y salvaguardas los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, carga, aeronaves e instalaciones frente a los actos de interferencia ilícita en los que la Organización de Aviación Civil Internacional OACI dictó como:

Normas de actuación en caso de interferencias en el trabajo de la tripulación, incluidas en su manual de seguridad DOC-8973/4 en diciembre de 1971 y en los países miembros de esta organización que firmaron la inclusión de un Anexo al Convenio de Aviación Civil Internacional, en 1974, con el título de “*Protección de la Aviación Civil Internacional contra Actos de Interferencia Ilícita*“, siendo éste el anexo número 17. (OACI, 1944)

Por definición, un acto de interferencia ilícita es aquel hecho, tentativa o acción cuya intención es causar perjuicio a las personas y/o bienes; es decir, son actos destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo. (2012) *Blog disponible en <http://diarioauxiliardevuelo.blogspot.com/2012/09/actos-de-interferencia-ilicita.html>*

Es decir que los actos de interferencia ilícita configuran todos aquellos actos ilegales cuya intención es causar daño a las personas y bienes en los que se relacionarían aspectos como el sabotaje del aeropuerto y aeronaves, amenaza de bomba y secuestros. Aspectos que tienen cuyo propósito causar daño en propiedades y ser perpetrados en tierra o en aire logrando llegar a causar impacto en los usuarios y quienes se benefician del medio aéreo.

Así mismo toda circunstancia que vulnere imprevistamente la seguridad en El Dorado, es un factor determinante, que no se puede obviar y que en este claramente las empresas de vigilancia y/o seguridad privada deben intervenir por medio de sus funcionarios con la capacitación y formación que estos tengan para estar preparadas en asumir e intervenir la aplicación de sus

conocimientos en funciones que den respuesta ante los distintos actos presentados y cómo actuar ante estos tipos de eventualidades.

Para estas situaciones es necesario que los funcionarios tengan conocimiento en conocer cuáles son los posibles actos de interferencia ilícita en la que se pueden ver sometidos y pueden llegar a vulnerar la seguridad del aeropuerto El Dorado y causar un siniestro.

Los actos ilícitos que pueden presentarse y vulnerar la seguridad aeroportuaria son:

2.1 Sabotaje del Aeropuerto y sus aeronaves.

Es el apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra, toma de rehenes a bordo de aeronaves o en aeródromos y aeropuertos, entrada por la fuerza o sin autorización a bordo de una aeronave, en un aeródromo y aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica; introducción a bordo de una aeronave o en un aeródromo o aeropuerto, de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosas que puedan ser usados con fines ilegales, comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y usuarios del servicio en un aeródromo y aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil. (2012) Blog disponible en <http://diarioauxiliardevuelo.blogspot.com/2012/09/actos-de-interferencia-ilicita.html>

2.2 Figura ilícita que no aporta a la Seguridad del Aeropuerto El Dorado en Colombia.

El secuestro, es el acto por el que se le priva de la libertad de forma ilegal a una persona o grupo de personas, normalmente durante un tiempo determinado, y con el objetivo de conseguir un rescate u obtener cualquier tipo de crédito político o mediático. Las personas que llevan a cabo un secuestro se conocen como secuestradores. Se conoce impropiamente al secuestro también con el nombre de plagio, por lo que los secuestradores son también llamados plagiarios. En éste contexto, la lucha contra el secuestro nace del intercambio de información que se establece entre las diferentes instancias policiales en relación con las estructuras, redes de comunicación y formas de operación de las organizaciones delictivas existentes, así como de las que vayan surgiendo, coordinándose respecto a éstas la investigación interinstitucional hasta determinar si los indiciados o los detenidos

pertenecen a la delincuencia organizada. (2012) Blog disponible en <http://diarioauxiliardevuelo.blogspot.com/2012/09/actos-de-interferencia-ilicita.html>

2.3 Atentado terrorista en el Aeropuerto.

La amenaza de atentado, la colocación de una bomba era antes cosa casi desconocida; ahora, en las grandes zonas metropolitanas, los organismos del orden público reciben casi como promedio una llamada diaria y cada día aumenta la pericia de los terroristas, tanto en la fabricación de artefactos como en el ocultamiento de los mismos, multiplicándose en forma astronómica las pérdidas laborales, los daños y perjuicios, los heridos y los muertos. Tanto el personal de las aerolíneas, como las aeronaves y las instalaciones son vulnerables. La mejor defensa es la elaboración cuidadosa de un plan y a la medida de la aerolínea. (2012) Blog disponible en <http://diarioauxiliardevuelo.blogspot.com/2012/09/actos-de-interferencia-ilicita.html>

Los anteriores aspectos se suman a que el Aeropuerto requiere de empresas de vigilancia y funcionarios capacitados para la lucha contra el narcotráfico y los actos de interferencia ilícita que puedan ser consumados en El Dorado ya que es un tema de gran importancia, que conlleva a reflexionar que en Colombia debe promover la creación de estas empresas aportando a la Seguridad conocimiento de cómo prevenir y comunicar la presencia de estos actos al apoyo que la Policía presenta para contrarrestar la violencia armada nacional.

En disposición al público la página web de la Policía Nacional de Colombia, cita:

La República de Colombia al acoger los convenios internacionales de Chicago, Tokio, la Haya y el complementario de Canadá, asumió el compromiso de adoptar medidas que faciliten la prevención y represión de los actos de interferencia ilícita que atenten contra la seguridad de la aviación civil; Sin perjuicio de las competencias establecidas en la ley para la Policía Nacional de los Colombianos, en las funciones de la Policía de Control Aeroportuario que se desarrollan al interior de los aeropuertos públicos, se ajustaran a los convenios interadministrativos o memorandos de entendimiento que celebre con la UAEAC (Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil), el concesionario o explotador del aeropuerto público para garantizar la seguridad de pilotos, pasajeros y personal en tierra.(PONAL, 2013)

Mediante Resolución número 02060 del 15 de Junio de 2007 fueron asignadas las siguientes funciones para las Compañías de Control Aeroportuario a nivel país:

Prevenir y evitar que los aeropuertos de su jurisdicción sean utilizados para el transporte de estupefacientes a través de pasantes de drogas, carga y correo.

Cumplir con los acuerdos suscritos por la Policía Nacional en asuntos aeroportuarios con instituciones nacionales y agencias extranjeras.

Coordinar con los actores de la comunidad aeroportuaria y el sector exportador del país para solucionar los inconvenientes que se presentan durante las labores antinarcóticos en los aeropuertos de su jurisdicción.

Las demás que le sean asignadas de acuerdo con la Ley, los reglamentos o la naturaleza de la dependencia. (Resolución 02069, 2007)

Del mismo modo la Policía Nacional presenta unos controles antinarcóticos que rige los dispositivos que tiene en los aeropuertos de Colombia para:

Control antinarcóticos de pasajeros con destinos críticos internacionales, control antinarcóticos en aeropuertos a equipajes con destino internacional, control antinarcóticos en aeropuertos para correos con destinos críticos nacionales e internacionales, control antinarcóticos en aeropuertos para carga con destinos críticos naciones e internacionales y control antinarcóticos en aeropuertos para aeronaves de carga y pasajeros con destinos críticos nacionales e internacionales.(PONAL, 2013)

Es importante destacar la labor que brinda la Policía Nacional y que la Unidad Administrativa Especial (Aeronáutica civil) reconoce también como:

La Policía Nacional es la autoridad facultada en Colombia para comprobar que las armas se encuentren en debida condición técnica y legal de tenencia, porte, transporte y de verificar que

estas sean debidamente descargadas. En vuelos internacionales originados desde aeropuertos colombianos, no se podrá transportar ningún tipo de armas. (UAEAC, 2014)

Con lo cual para este medio es importante contar con el apoyo para los vuelos nacionales en los que se cita también para efectos de seguridad que:

Un pasajero podrá transportar un máximo de dos (2) armas de fuego de uso civil bien sea para defensa personal, deporte o colección cuando realice un viaje por vía aérea, siempre y cuando cumpla todos los procedimientos establecidos en la parte Décima - Transporte sin riesgo por vía aérea de mercancías peligrosas – de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. (UAEAC, 2014)

Capítulo V.

BENEFICIOS QUE APORTA LA CREACIÓN DE EMPRESAS DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD AEROPORTUARIA PARA EL DORADO.

Por otra parte los beneficios que aporta la seguridad aeroportuaria son innumerables, ya que permiten una competitividad nacional en términos económicos a través del comercio, turismo, exportaciones e importaciones reconocidos a nivel mundial.

Sin embargo el principal beneficio de la Seguridad Aeroportuaria en El Dorado es proteger a la aviación civil frente a la perpetración de los actos de interferencia ilícita de Colombia y América Latina.

Garantizando de esta forma el equilibrio entre los beneficios que aporta la Seguridad Aeroportuaria y las funciones que suministran las empresas de vigilancia en la prestación del servicio como una aplicación universal sustentada anteriormente en los RAC (1980) "Parte Decimoséptima de los reglamentos Aeronáuticos de Colombia y los Principios de Facilitación contenidos en el Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional" que claramente dan oposición a los actos de interferencia ilícita dirigidos contra la Aviación Civil, con las que se deben tener controles de seguridad establecidos para proteger a todos quienes utilizan los diferentes servicios que brinda el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Se presentan controles de seguridad que requiere el Aeropuerto Internacional El Dorado y toda su infraestructura. El Aeropuerto, cuenta con lugares donde funcionarios como: Coordinadores, supervisores y vigilantes deben estar preparados para disponer de los respectivos controles de acceso de quienes van a acceder a este tipo de zonas, que se encuentran restringidas e incluyen las de acceso a las aeronaves, hangares, plataformas de seguridad entre otros escenarios de las operaciones en los que se busca realizar un registro detallado por parte del vigilante de quien tiene esta función específica en su labor y conocimiento de cómo enfrentarse ante este medio de seguridad.

Para la creación de empresas de vigilancia y seguridad Aeronáutica es importante contar con información y capacitación detallada para realizar este tipo de funciones en las labores desempeñadas por los funcionarios quienes van a garantizar de manera eficiente el servicio de su empresa.

Aplicable a todo lo anterior se tiene en cuenta que los funcionarios no solo cumplan con el contrato establecido de seguridad aeroportuaria por medio de su empresa, sino que su selección, capacitación y formación para ocupar un cargo determine la importancia del servicio que está facilitando con su conocimiento en las distintas funciones de los procedimientos en los controles de acceso de personas y vehículos u otros medios técnicos utilizados, esquemas de coordinación de seguridad aeroportuaria con contratistas, obligatoriedad del cumplimiento de los usuarios en el aeropuerto, obligatoriedad cheking personalizado pasajeros, la facilitación en los controles de acceso a los investigadores de accidentes, los procedimientos para la atención de controles especiales de seguridad en control de seguridad de equipaje, solicitudes de medidas estrictas de control de identificación destinatarios de correo y carga, manipulación de maquinas de rayos x y arcos detectores de metales, procedimientos de inspección manual de personas, procedimientos para las medidas de protección de aeronaves en tierra, procedimiento en caso de inspección perimetral del aeropuerto, criterios de inspección de equipaje de bodega, aforo de armas, procedimiento operacional para la calibración y utilización de equipos de inspección, guía para manejo de elementos olvidados y perdidos en el aeropuerto, el diligenciamiento de los distintos formatos, la ubicación de precintos de seguridad y el control y manipulación de sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas.

Es importante establecer que un control de seguridad es el lugar del aeropuerto donde el personal de seguridad inspecciona a todos los que van a acceder a este tipo de zonas restringidas de seguridad en El Dorado, estas incluyen las de acceso a las aeronaves.

Para que la inspección sea lo menos molesta posible para el usuario y/o pasajero, los controles de seguridad se recomiendan como la disposición que usted tenga para que se le efectúen, es decir que usted facilite la detección de los artículos peligrosos a través de:

El Arco detector de metales, destinado a un registro exterior que se hace a las personas, destinado para que por el pasen los funcionarios y tripulaciones en general. Detecta objetos metálicos y lo indica con una alarma sonora y visual (esta puede ser a través de un sistema de monitoreo interno del mecanismo que disponga el arco detector que disponga la empresa de seguridad y vigilancia privada).

La importancia que tienen los controles de seguridad aeronáutica de chequeo con su aerolínea, se deben llevar a cabo con varios procedimientos para ingresar al área de embarque, es decir que el pasajero pase por los filtros de seguridad aeroportuaria en los que seguidamente debe "filtrarse" a través de las máquinas de rayos x, donde tendrá un chequeo de seguridad no intrusivo y se recomienda por lo tanto que en el equipaje de mano no lleve artículos o mercancías peligrosas que lo perjudique con un retraso en su vuelo.

La OACI define a las mercancías peligrosas como "todo artículo o sustancia capaz de constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad, cuando se transportan por vía aérea".

La Aeronáutica Civil considera los siguientes aspectos disponibles en su página web de conocimiento a todos los usuarios del transporte aéreo y en general, como mercancía peligrosa él:

Transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, deportivas, sustancias pirotécnicas, explosivas y artículos peligrosos en aeronaves destinadas al transporte de carga. Los explotadores de aeronaves comerciales destinadas al transporte de carga podrán transportar, dentro del espacio aéreo colombiano, armas de fuego, armas blancas, armas de juguete, simuladas o deportivas; sustancias explosivas y mercancías peligrosas siempre y cuando cuenten con autorización especial emitida por la autoridad aeronáutica conforme a los procedimientos a él aprobados en el Plan de seguridad del explotador de aeronaves, adopte todas las medidas establecidas en la Parte Décima (Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea) de los RAC y, el propietario de la carga haya obtenido permiso previo de la autoridad militar cuando así corresponda. En los eventos en que se transporte algún tipo de material o sustancia aquí relacionada en aeronave comercial de carga no podrá transportarse pasajeros. El

explotador de la aeronave y el responsable del envío de sustancias explosivas deberán garantizar que este tipo de carga no se almacene al interior de sus bodegas o de las demás áreas del aeropuerto sino el tiempo estrictamente necesario para su embarque, despacho, desembarque y entrega. (UAEAC, 2014)

Es determinante que el transporte de los anteriores elementos referidos con procedimientos estrictos en el transporte de sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas garanticen la seguridad de un vuelo en una aeronave, puesto que una mercancía peligrosa debe soportar los cambios de temperatura, humedad, presión y vibraciones.

Para esto se busca que las personas de seguridad de las empresas de vigilancia privada estén atentos y dispuestos a comprender que únicamente estos elementos pueden viajar "aforados", es decir que se encuentren embalados en la bodega de carga de las aeronaves y con esto evitara cualquier eventualidad (accidente, siniestro, lesión y/o fatalidad).

Es a esto se suma el desconocimiento por parte de los funcionarios de las empresas de vigilancia y seguridad quienes en muchas ocasiones no cuentan con la capacitación, el entrenamiento y a su vez el factor más importante: la selección de personas competentes para este tipo de cargos dispuestos a ejecutar sus servicio en funciones de este tipo a las que se les debe informar el riesgo que se tiene y desconoce de los mecanismos para operar en la seguridad aeroportuaria.

Pues son los funcionarios empleados por estas empresas quienes no solicitan perfiles directos que ocupan estos cargos de seguridad aeronáutica, a los cuales debería exigírseles no solo cursos básicos e intermedios de seguridad privada, sino el conocimiento de todo lo relacionado al campo aeronáutico y de una u otra forma sensibilizar a estas personas (futuros supervisores, vigilantes, agentes de control entre otros funcionarios) la importancia que ejerce ocupar un cargo tan comprometido como es la Seguridad Aeronáutica en Colombia.

CONCLUSIONES

El Aeropuerto Internacional El Dorado se consolida como la puerta de entrada y destino de primer nivel en Colombia, que requiere de estrategias y control de riesgos de seguridad efectuados por funcionarios competentes durante la prestación de cualquier servicio de empresas de vigilancia que se provea.

Han sido muchas las medidas de seguridad adoptadas para la reducción del riesgo que genera la operación aeroportuaria en las que siempre se debe estar alerta a los cambios permanentes que la modernización de sus instalaciones trae consigo pues la creación de empresas de vigilancia y seguridad aeroportuaria comprometidas con funciones de este tipo son el futuro de un transporte mucho más seguro.

La promoción de seguridad aeroportuaria por parte de empresas de vigilancia privada, desempeñan una función de apoyo muy importante como parte del diseño de las nuevas plataformas del Aeropuerto El Dorado.

La intervención de empresas de vigilancia creadas con fines específicos y funciones referidas a recursos en métodos, procedimientos, tecnología y talento humano competente son una medida para asegurar la protección y salvaguardas los pasajeros, tripulaciones, personal en tierra, carga, aeronaves e instalaciones frente a los actos de interferencia ilícita que posiblemente puedan llegar a ser perpetrados en el aeropuerto.

La Autoridad Aeronáutica Colombiana debe supervisar con mayor rigurosidad la reglamentación de seguridad para las empresas de vigilancia privada que suministran su servicio en el aeropuerto, pues la participación debe ser conjunta en los requerimientos que no cumplan y los lineamientos que estas deban tener para ejecutar sus labores en el aeropuerto.

Se evidencia la falta de sensibilización por parte de los funcionarios de las empresas de vigilancia y el conocimiento que deberían asumir en el momento de ser contratados para realizar funciones específicas de seguridad aeroportuaria.

En Colombia no se presenta con frecuencia el trabajo asistido entre empresas de vigilancia privada para proteger el aeropuerto Internacional El Dorado de ser perpetrado por actos de interferencia ilícita.

Los actos de interferencia ilícita dirigidos contra la Aviación Civil en Colombia, representan los diferentes factores alarmantes que se vivencia del conflicto armado interno, con el que las empresas futuras de Seguridad Aeronáutica deben estar alertas para prevenir los fines terroristas que estas ostentan.

Todos los funcionarios que laboren para la Seguridad Aeroportuaria deben tener conocimiento en la manipulación, control, restricción y transporte de armas de fuego, armas blancas, armas de juguete o simuladas, deportivas, sustancias pirotécnicas, explosivas y artículos peligrosos en aeronaves destinadas al transporte de carga se hará exclusivamente en la bodega de carga debidamente embaladas "adoradas" para evitar cualquier lesión de las personas encargadas del manejo del equipaje y garantizar la seguridad del vuelo sin ningún siniestro.

Por último la conclusión general que determina la importancia de este tema, es destacar que la cultura sobre seguridad aeroportuaria en El Dorado tiene que ser fortalecida de manera integral, ya que las empresas de vigilancia privada deben asumir su compromiso para realizar sus funciones por medio del servicio que efectúan y que deben optimizar para el avance que necesita el aeropuerto.

\

REFERENCIAS:

Aerocivil, (2014), recuperado de:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Paginas/default.aspx>

Artículo El Espectador, (2012) , recuperado de:

<http://www.elespectador.com/economia/articulo-324675-no-esta-comprometida-seguridad-aerea-colombia-aerocivil>

Administrador del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez. Seguridad Aeroportuaria. Cartagena de Indias, (2014), recuperado de:

<http://www.sacsa.com.co/?lang=es&opc=3&sel=14>

Blog Diario de una auxiliar de vuelo, (2012), recuperado de:

<http://diarioauxiliardevuelo.blogspot.com/2012/09/actos-de-interferencia-ilicita.html>

Chavarro, F, (2008), De Bogotá a la Región: Apuntes para un Modelo de Desarrollo. Recuperado de:

<http://www.unilibre.edu.co/CriterioLibre/images/revistas/8/CriterioLibre8art01.pdf>

Consortio Operadora Aeroportuaria Internacional OPAIN S.A. (2014), recuperado de:

<http://www.elnuevodorado.com/seguridadaeroportuaria.html>

DANE, (2014), recuperado de:

http://es.wikipedia.org/wiki/Departamento_Administrativo_Nacional_de_Esta

Decreto 01040 , (2009), recuperado de:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/DECRETO%2001040%20DE%202009.pdf>

Decreto 1400, (2002), Normas que reglamentan la comisión intersectorial de seguridad aeroportuaria, recuperado de:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/DECRETO%201400%20DE%202002.pdf>

Decreto 2453, (1993), recuperado de:

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=6958>

Estatuto de Vigilancia y seguridad privada, Decreto 356 (1994), recuperado de:

<file:///C:/Users/lared05/Downloads/Decreto%20356%20de%201994.pdf>

Graficas de Interferencia ilícita, recuperado de:

http://www.academia.edu/1216405/La_seguridad_de_la_aviacion_en_el_sistema_aeropuerto_mexicano_un_modelo_fundamentado_en_la_normatividad_estructura_organizacional_capacitacion_y_

Gráfica Transporte en cifras versión 2010, recuperado de:

<file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/TRANSPORTE%20EN%20CIFRAS%202010.pdf>

Guía de viajes oficial, (2014), recuperado de:

<file:///C:/Users/USUARIO/Downloads/TRANSPORTE%20EN%20CIFRAS%202010.pdf>

IATA, (2007), Pide *invertir en seguridad e infraestructura*, recuperado de:

<http://ezproxy.umng.edu.co:2082/docview/1009088423/DB68C091319A481EPQ/3?accoun tid=30799>

New Caribbean digital , (2011), *El futuro del transporte aéreo: ciudades-aeropuerto y aviones menos ruidosos y más limpios*, recuperado de:

<http://www.caribbeannewsdigital.com/noticia/el-futuro-del-transporte-aereo-ciudades-aeropuerto-y-aviones-menos-ruidosos-y-mas-limpios>

Ospina M, (), *la política reflexiones sobre su impacto en el principio de soberanía*. Recuperado de:

<http://earchivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/566/Tesis%20de%20norma%202.pdf?sequence=1>

Parte decimoséptima de los RAC. *Resolución 03502 de 2012-RAC 17. pdf*, recuperado de:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/RESOLUCION%2003502%20DE%202012%20-%20RAC%2017.pdf>

Policía Nacional, recuperado de:

http://www.policia.gov.co/portal/page/portal/UNIDADES_POLICIALES/Direcciones_tipo_Operativas/Direccion_de_Antinarcoicos/Organizacion/Areas/control_portuario_aeroportuario:CONTROL%20AEROPORTUARIO

Programa Nacional de control de calidad AVSEC. *Resolución 222 de 2009 – PNCC. pdf*, recuperado de:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/RESOLUCION%20222%20DE%202009%20-%20PNCC.pdf>

Programa Nacional de instrucción de seguridad de la aviación civil o aeroportuaria - acuerdo 20 de 2007. Acuerdo 20 (4) PNISA.pdf, recuperado de:

[http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/Acuerdo%2020%20\(4\)%20PNISA.pdf](http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/Acuerdo%2020%20(4)%20PNISA.pdf)

Regional. Contraloría de Bogotá, recuperado de:

<http://regionbogotacundinamarca.org/mos/index.php>

Resoluciones, recuperado de:

<http://www.aerocivil.gov.co/AAeronautica/SACivil/Documents/RESOLUCION%2003502%20DE%202012%20-%20RAC%2017.pdf>

Secretaria de Transportes vigilan seguridad aeroportuaria; [Source: El Economista], recuperado de:

<http://ezproxy.umng.edu.co:2082/docview/466090791/719E901C5D554F5DPQ/6?accountid=30799>

Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, recuperado de:

<http://www.supervigilancia.gov.co/>

Visual Defence y su filial firman un contrato de seguridad aeroportuaria por 25 años, recuperado de:

<http://ezproxy.umng.edu.co:2082/docview/447256886/719E901C5D554F5DPQ/4?accountid=30799>