



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 1 de 109

1. PROPOSITO

En el campo aeroportuario en Colombia, la Parte Décima Cuarta de los reglamentos Aeronáuticos de Colombia-RAC desarrolló los principios contenidos en el Capítulo V de la Parte Segunda, Libro Quinto, del Código de Comercio, estableciendo los requisitos y demás exigencias o condiciones técnicas que deben cumplir todos los aeródromos, aeropuertos y helipuertos abiertos a la operación pública y privada en la República de Colombia, independientemente del explotador u operador, o de cualquier arreglo contractual que ampare su explotación.

Estableció como principio fundamental que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte; por ende, los Explotadores/operadores de aeródromos son responsables de los daños que cause la operación de los Aeródromos, aeropuertos y helipuertos.

El Desarrollo normativo que se relaciona con los aeródromos se extendió a otras partes de los Reglamentos Aeronáuticos y en su conjunto nos dan las regulaciones básicas de operación de los Aeródromos.

Otras normas han venido complementando la actividad aeroportuaria, incluyendo normas de Sanidad Aeroportuaria, Ambientales, de Facilitación, de Planificación y de Operación.

El RAC estableció que cuando el aeródromo sea clasificado como internacional, deberá contar además con la correspondiente certificación de aeropuerto en la que consten las condiciones operacionales establecidas en estos Reglamentos. Este documento formará parte del Permiso de Operación, y que para ello el Explotador/operadores del Aeródromo, cuando esté obligado a ello, presentará para la obtención del Certificado de Operación un Manual de Aeródromo, en el que se incluirá toda la información correspondiente sobre el sitio del aeródromo, sus áreas, instalaciones y servicios, sus equipos, procedimientos operacionales, organización, estructura, administración y sistema de gestión de la seguridad operacional.

Ahora bien, para los aeropuertos, se hace necesario tener una guía sobre su operación y es allí donde esta Circular pretende ubicarse para brindarles un documento de referencia que contenga los elementos principales de su operación segura y eficiente y que sirva de base para la labor de inspección que debe realizar la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - Aerocivil, como garantía a los usuarios de la actividad aeroportuaria segura dentro del Sistema Nacional del Espacio Aéreo - SINEA.

Esta Guía es la base para que los explotadores/operadores o responsables de la operación aeroportuaria puedan desarrollar un PLAN OPERATIVO o PLAN DE OPERACIONES que contemple las normas mínimas de operación y funcionamiento de cada aeropuerto.

2. APLICABILIDAD

La guía para la elaboración del Plan Operativo o Plan de Operaciones Aeroportuarias, aplica a los aeródromos públicos en la República de Colombia con operación de transporte aéreo comercial y



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 2 de 109

determina las condiciones mínimas operacionales que se deben cumplir a la luz de los reglamentos aeronáuticos de Colombia – R.A.C.

Los aeródromos que tienen que contar con la respectiva Certificación de Aeródromo se obligarán a presentar dentro del Plan Operativo o de Operaciones solamente la información que no esté contemplada dentro del Manual de Aeródromo.

Un Aeródromo deberá presentar para revisión de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la U.A.E.A.C., o quien haga sus veces, la implementación del Plan Operativo o Plan de Operaciones, acorde con esta Guía, ajustándose a lo aquí contenido y sin limitarse a él.

Los Inspectores de aeródromos revisarán y vigilarán el acatamiento de lo aquí establecido en sus visitas de inspección como un detalle y complemento de los preceptos de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - R.A.C. y en particular de la Parte Décimo Cuarta (XIV) de los mismos.

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Para los fines de aplicación del presente Guía, se entenderán los siguientes términos con el significado que se acompaña, sin perjuicio de las definiciones contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - R.A.C.

Accidente aeronáutico: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave durante el cual:

- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.
- La aeronave sufre daños de importancia o roturas estructurales que afectan adversamente sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el cambio del componente afectado.
- La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Actividad comercial no aeronáutica: Labores que se llevan a cabo en inmuebles o terrenos del aeropuerto y comprenden una vasta gama de servicios como tiendas libres de impuestos, zonas francas, bancos, alquiler y estacionamiento de vehículos, publicidad en el aeropuerto y, restaurantes; entre otros (se exceptúan el suministro de combustible, los servicios de escala y de aprovisionamiento a bordo).

Agua residual: Es aquella que ha sufrido alteraciones de sus características físicas, químicas y/o bacteriológicas, como resultado de las actividades humanas o procesos naturales.

Área pública: El área de un aeródromo, y los edificios en ella comprendidos a la que tienen libre acceso las personas con o sin control.

Cajas estacionarias: Recipientes provistos por la gerencia o administración del aeropuerto para el almacenamiento de los desechos en los puntos intermedios.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 3 de 109

Control de superficie: Servicio de control de tránsito Aéreo, destinado a supervisar el desplazamiento de aeronaves, vehículos y personas dentro de las áreas operacionales del respectivo aeródromo.

Derechos de aeródromo: Es el costo que tienen que pagar los Explotadores de Aeronaves por la utilización que hacen de la infraestructura aeronáutica y se cobrará de acuerdo con la escala de tarifas establecida anualmente por la Aeronáutica Civil; y comprende entre otros:

- a) Operación de aterrizaje y despegue.
- b) Uso de la pista y calles de rodaje para la operación de aterrizaje y despegue.
- c) Uso de ayudas visuales para la aproximación.
- d) Utilización de rampa, servicios de bomberos, infraestructura de seguridad y sanidad portuaria.
- e) Horas de estacionamiento en posición de embarque y desembarque, a partir del momento en que la aeronave ingrese a la plataforma.

Desinsectación: Operación practicada para eliminar insectos en edificaciones, instalaciones, vehículos, equipajes, mercancías o embalajes.

Desratización: Operación practicada para eliminar roedores (ratones o ratas) en edificaciones, instalaciones.

Diamante de seguridad: Área de protección alrededor de las aeronaves estacionadas en el aeropuerto, delimitadas por líneas rectas, entre la nariz, puntas de plano y cono de cola de las aeronaves.

EAT: Equipo de Apoyo en Tierra

Equipo Estacionario: Todo elemento o aparato utilizado para el servicio de apoyo en el aeropuerto principalmente diseñado para operar en un sitio determinado donde puede estar instalado de manera fija, permanente o temporalmente. Este aparato puede estar equipado con un sistema de combustión interno o externo u otro tipo de sistema de energía. (Ej. Generadores de energía y/o emergencia, APU, GPU, escaleras, bancos, etc.)

Inspector de operaciones de aeródromos: Funcionario de la U.A.E.A.C. con experiencia en todo lo relacionado con el cumplimiento de las normas técnicas de la operación del aeropuerto, equipamiento y servicios, y el cumplimiento de la normativa nacional respecto a seguridad operacional. El Inspector de Aeródromos, también vigilará el cumplimiento de los estándares de calidad aeroportuaria y velará, en general, por la calidad del desempeño de los servicios aeroportuarios.

Supervisor o coordinador de área de maniobras: Es la persona debidamente entrenada y competente, encargada de supervisar, fiscalizar y apoyar la gestión de circulación de aeronaves, vehículos terrestres o peatones en el área de maniobras. En dicha área se prestará adicional a la inspección de calles de rodaje y pista, servicios de apoyo a la gestión de la Torre de Control.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 4 de 109

Supervisor o coordinador de plataforma: Es la persona debidamente entrenada y competente, encargada de supervisar, fiscalizar y apoyar la gestión de aeronaves, vehículos terrestres y peatones en el área de movimiento, exceptuando el área de maniobras, área en la cual presta servicios de guía (FOLLOW ME) y de apoyo a la gestión de la Torre de Control.

Supervisor o coordinador de terminal: Es la persona debidamente entrenada y competente de efectuar la supervisión diaria y permanente del área de terminales y áreas públicas.

Muelle de espigón: Corredor situado a nivel del terreno, por encima o por debajo de él, y que conecta los puentes de estacionamiento de aeronaves con el edificio de pasajeros.

Número ONU: Código determinado por la Organización de Naciones Unidas para clasificar la carga considerada peligrosa, - Convenio de Montreal de 1991 - Marcación de explosivos plásticos aprobado por Colombia mediante Ley 831 de 2003 - número de cuatro dígitos asignado por el Comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas de las Naciones Unidas, que sirven para reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.

Protocolos: Actas de formalización de acuerdos o procedimientos suscritos entre partes para realizar actividades u operaciones conjuntas, estas se componen de capacitación, operaciones conjuntas de equipos y personal, prácticas y simulacros y Procedimientos Operativos Normalizados (P.O.N.)

Remolque: Movimiento de las aeronaves apoyado en un vehículo; de todas maneras, ninguna aeronave remolcará a otra ni a otro objeto sin contar con previa autorización de la torre de control.

Rodaje: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluido el despegue y el aterrizaje, pero, en el caso de helicópteros, incluido el movimiento sobre la superficie del aeródromo dentro de una banda de altura asociada con el efecto de suelo y a velocidad asociadas con el rodaje, es decir, rodaje aéreo.

TLS: Sería la probabilidad bajo la cual el sistema estaría operando en zona relativamente segura. En otras palabras, sería el riesgo máximo admisible (Ref. 22). Por ejemplo, consideremos que la franja lateral de una pista debe tener un TLS de 10^{-7} (esto significa la probabilidad de ocurrencia de un evento, accidente o incidente, en 10'000.000 operaciones).

Turnarounds: Virajes, giros alrededor de, circuitos durante algún procedimiento.

Vehículo: Todo equipo automotor utilizado para el servicio de apoyo aeroportuario. De acuerdo con las funciones que cumpla en el sector aeronáutico y/o aeroportuario los vehículos se dividen en grupo I, II y III.

Vehículo Estacionario: Todo equipo mecánico automotor y/o no automotor utilizado para el servicio de apoyo en el aeropuerto instalado de una manera fija, permanente o temporalmente, que no requiere de placas vehiculares públicas. Este dispositivo puede estar equipado con un sistema de combustión interno o externo u otro tipo de sistema de energía. (Ej. Vehículos generadores de energía y/o emergencia, paymover, vehículo escalera, dollies de carga, bandas de carga, etc.)



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 5 de 109

ABREVIATURAS.

C.I.: Comandante de Incidente (estructura SCI).
P.O.N.: Procedimientos Operativos Normalizados.
S.T. Superintendente de Terminales.

4. ANTECEDENTES:

Los aeropuertos son punto de encuentro entre los pasajeros, la carga y los aviones, lo que genera una actividad compleja y continua. En un aeropuerto, desde el punto de vista de las operaciones aeroportuarias está dividido en el "lado aire" y el "lado tierra". La distinción entre ambas partes se deriva de las distintas funciones que se realizan en cada una.

En el "lado aire" las operaciones se aplican sobre las aeronaves y todo se mueve alrededor de lo que éstas necesitan; en el "lado tierra" los servicios giran alrededor de los pasajeros, sus necesidades y la conexión con la comunidad que sirve.

El Aeropuerto forma parte del Sistema Nacional del Espacio Aéreo - SINEA y su debida operación son básicos para la eficiencia del sistema de transporte aéreo nacional que tiene la característica de servicio público esencial; de allí, se desprende la necesidad de la GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS para todos los aeropuertos con operación de transporte aéreo comercial.

5. REGULACIONES RELACIONADAS

- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia; en todas sus partes.
- Resolución 06250 de 2008; Procedimientos LVP
- Resolución 01258 de 2012 SMGCS Eldorado
- Resolución 0632 de 2009; SMGCS Nivel Nacional.
- Resolución 05571 de 2009; Manual de Procedimiento Guía para el Sistema de Control y Monitoreo de las Ayudas Visuales.
- Resolución 4819 de 2008; Manual de Abatimiento del Ruido para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, D.C.
- Resolución 910 de 2008 del Ministerio De Ambiente, Vivienda Y Desarrollo Territorial

En relación a la Parte Ambiental:

- a) Decreto 2820 de 2010.
- b) Resolución 4730 de Diciembre de 2000. Política Ambiental de Aerocivil.
- c) Manual de Uso de Suelos en Áreas Aledañas a los Aeropuertos de Aerocivil.
- d) Manual Guía de Protección Ambiental para Aeropuertos de Aerocivil.
- e) Manual de Servicios de Aeropuertos / Parte 3 - Capítulo 7, Ordenación ambiental y modificación del terreno.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 6 de 109

En relación al Peligro Aviario:

- a) Anexo 14, Capítulo 9, 9.4 Reducción del peligro de choques con aves y otros animales
- b) Anexo 14, Capítulo 4, Entorno de obstáculos
- c) Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte III, Documento 9137-Reducción del peligro que representan las aves.
- d) Documento 9332 - AN/909 Manual sobre el sistema de notificación de la OACI de los choques con aves (IBIS).
- e) Manual Guía de Protección Ambiental para Aeropuertos.
- f) Manual de Servicios de Aeropuertos, Capítulo 7, Ordenación ambiental y modificación del terreno.
- g) Manual de Servicios de Aeropuertos, Capítulo 10, Aprovechamiento incompatible de tierras en los alrededores del aeropuerto.
- h) Código de Comercio, Artículos 1823, 1824 y 1826.
- i) Manual de uso de suelos en áreas aledañas a los aeropuertos.
- j) Plan Nacional de Limitación de Fauna en Aeropuertos.
- k) Resolución 3530 de 2010, Por medio de la cual se modifica el Comité Nacional para la Prevención del Peligro Aviario y Comités Aeroportuarios.
- l) Resolución 04072 del 12 de Agosto de 2010, que modifica parcialmente el R.A.C.14
- m) Circular 014 del 28 de Junio de 2010.
- n) Manual guía sobre sistema de gestión de fauna para la seguridad operacional en la región CAR / SAM (SMS - FAUNA).

En relación a la Seguridad Industrial y la Salud Ocupacional:

- Ley 9ª de 1979. Artículo 81. Los contratistas que empleen trabajadores, adquieren el carácter de empleadores.
- Ley 842 de 2003 Artículo 11. Para el ejercicio de la ingeniería o de alguna de sus profesiones afines o auxiliares en cualquiera de sus ramas, para acceder a cargos o desempeños cuyo requisito sea poseer un título profesional, se debe exigir la presentación, en original, del documento que acredita la inscripción o el registro profesional de que trata la presente ley.
- Resolución 2400 de 1979, Título IV, Capítulo II. Los empleadores deben suministrar los equipos y elementos de protección personal adecuados que reúnan condiciones de seguridad y eficiencia para el trabajador, según la naturaleza del riesgo de las actividades a desarrollar.
- Decreto 614 de 1984, Artículo 24. Los empleadores deben responder por la ejecución del programa permanente de salud ocupacional en los lugares de trabajo.
- Resolución 1016 de 1989: Todo contratista debe ordenar a los trabajadores la realización de los exámenes médicos acorde con el trabajo a desempeñar y con los riesgos a que estará expuesto durante el tiempo que permanezca la actividad. Además, deberá velar por que sus trabajadores realicen los controles y correcciones indicadas en estos.
- Decreto 1295 de 1994 y ley 776 de 2002: Todos los empleadores deben afiliarse y estar al día en pagos al Sistema General de Riesgos Profesionales, para el reconocimiento de las



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 7 de 109

prestaciones asistenciales y/o económicas que se generan a causa de un accidente laboral o una enfermedad laboral.

- Decreto 1295 de 1994, artículo 21. Todos los empleadores deben facilitar la capacitación de los trabajadores a su cargo en materia de salud ocupacional.
- Resolución 2400 de 1979, Título I, Capítulo II. Todos los empleadores deben suministrar instrucción adecuada a los trabajadores antes de que se inicie cualquier ocupación, sobre los riesgos y peligros que puedan afectarles, y sobre la forma, métodos y sistemas que deban observarse para prevenirlos o evitarlos.
- Resolución 1401 de 2007: Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo, con el fin de identificar las causas, hechos y situaciones que los han generado, e implementar las medidas correctivas encaminadas a eliminar o minimizar condiciones de riesgo y evitar su recurrencia.
- Circular Dirección General fechada 11 de mayo de 2005 (Exigencia del cumplimiento de Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional a los contratistas).
- Resolución 02335 de 31 de mayo de 2005 y Resolución 05282 del 06 de Diciembre de 2006, emitidas por la Dirección General de la Aeronáutica Civil.

6. OTRAS REFERENCIAS

Las normas, regulaciones y guías relacionadas con lo descrito en esta circular son amplias, sin embargo a continuación se exponen algunas de consulta práctica para la aplicación de esta circular:

- Documento OACI 9137; Manual de Servicios de Aeropuertos:
 - Parte 1 - Salvamento y Extinción de Incendios / Part 1 - Rescue and Fire Fighting
 - Parte 2 - Estado de la superficie de los pavimentos / Part 2 - Pavement Surface Conditions
 - Parte 3 - Reducción del peligro que representan las aves / Part 3 - Bird Control and Reduction
 - Parte 5 - Traslado de las aeronaves inutilizadas / Part 5 - Removal of Disabled Aircraft
 - Parte 6 - Limitación de obstáculos / Part 6 - Control of Obstacles
 - Parte 7 - Planificación de emergencias en los aeropuertos / Part 7 - Airport Emergency Planning
 - Parte 8 - Servicios operacionales de aeropuerto / Part 8 - Airport Operational Service
 - Parte 9 - Métodos de mantenimiento de aeropuerto / Part 9 - Airport Maintenance Practices
- Documento OACI 9150 Aeropuertos STOL / Stolport Manual
- Documento OACI 9157 Manual de diseño de aeródromos / Aerodrome Design Manual
 - Parte 1 – Pistas / Part 1 – Runways
 - Parte 2 - Calles de rodaje, plataformas y apartaderos de espera / Part 2 - Taxiways, Aprons and Holding Bays
 - Parte 3 – Pavimentos / Part 3 – Pavements
 - Parte 4 - Ayudas visuales / Part 4 - Visual Aids
 - Parte 5 - Sistemas eléctricos / Part 5 - Electrical Systems
- Documento OACI 9184 Manual de Planificación de Aeropuerto / Airport Planning Manual
 - Parte 1 - Planificación general / Part 1 - Master Planning
 - Parte 2 - Utilización del terreno y control del medio ambiente / Part 2 - Land Use and Environmental Control



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 8 de 109

- Parte 3 - Directrices para la preparación de contratos de consultores y de construcción / Part 3 - Guidelines for Consultant/Construction Services
- Documento OACI 9261 Manual de Helipuerto / Heliport Manual
- Documento OACI 9332 Manual sobre el sistema de notificación de la OACI de los choques con aves (IBIS) / Manual on the ICAO Bird Strike Information System (IBIS)
- Documento OACI 9476 Manual de sistema de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS) / Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)
- Circular de la FAA AC No: 150/5210-24 "Airport Foreign Object Debris (FOD) Management".
- Circular 65 Guía Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
- Guía para la elaboración del manual de aeródromo.
- Circulares de la Secretaria de Sistemas Operacionales.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 9 de 109

7. MATERIA

7.1 GENERALIDADES.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

7.1.1 Las operaciones de un aeropuerto abierto a la operación pública deben realizarse de conformidad con las leyes, normas y estándares nacionales que rigen la actividad aeronáutica, aeroportuaria e infraestructura, lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales ratificados por Colombia que regulen estos aspectos, así como las contenidas en ésta Guía y las demás normas emanadas de la U.A.E.A.C.

NOTA: Ejemplo de redacción: La operación del **aeropuerto Internacional Eldorado**, abierto a la operación pública, **se realiza** de conformidad con las leyes, normas y estándares nacionales que rigen la actividad aeronáutica, aeroportuaria e infraestructura, lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales ratificados por Colombia que regulen estos aspectos, así como las contenidas en ésta Guía y las demás normas emanadas de la U.A.E.A.C.

7.1.2 Para el manejo de situaciones en que las aeronaves en superficie ocasionen daños a terceros, se aplicarán los procedimientos de acuerdo a lo dispuesto en el Código de Comercio, Libro V, Capítulo VI y VII, Artículos 1827 al 1847; inclusive.

7.1.3 En los aeropuertos o su entorno no podrán ejecutarse actividades como paros o huelgas, manifestaciones multitudinarias realizadas por personas naturales o jurídicas que puedan interferir la normal operación de las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataforma, áreas de movimiento, estaciones de bomberos, salas de espera y demás áreas restringidas; de presentarse tales situaciones, la Gerencia o Administración del aeropuerto o quien haga sus veces, actuará inmediatamente coordinando con las autoridades competentes, las medidas correspondientes.

7.1.4 Hacia el interior de los Aeropuertos no se puede efectuar ninguna actividad comercial, sin que exista un permiso previo y escrito concedido por el respectivo Explotador/Operador de Aeropuerto o quien haga sus veces.

7.1.5 En la plataforma están permitidos los servicios de apoyo a las aeronaves, prestados por empresas de servicios aeroportuarios especializados, que ostenten los permisos de funcionamiento vigente y cuenten con personal debidamente licenciado o capacitado por la U.A.E.A.C, donde corresponda, consistentes en: suministro de agua potable, aire acondicionado, retiro de excretas, desechos y basuras, control permanente de F.O.D., aprovisionamiento de alimentos,



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 10 de 109

aprovisionamiento de combustible, manejo de equipajes y demás equipos de apoyo técnico a aeronaves.

7.1.6 El Explotador/Operador de Aeródromo además de las funciones dispuestas en el R.A.C. Parte Décimo Cuarta (XIV), debe:

- Adoptar y coordinar las medidas tendientes a garantizar el servicio permanente y efectivo de la infraestructura dispuesta para la operación aeroportuaria.
- Ejercer inspección o supervisión permanente, establecer y coordinar con las empresas vinculadas al aeropuerto, estándares y parámetros de calidad para todos los servicios.
- Adoptar medidas tendientes a garantizar que en todas aquellas actividades relacionadas con la atención directa al pasajero, se preste un servicio óptimo por parte de personas y equipos dispuestos para ello.
- Mantener actualizado el sistema de señalización e información de áreas públicas, área de embarque y desembarque de pasajeros y plataformas, de tal forma que se garantice la correcta orientación a los usuarios.
- Implementar y disponer medidas tendientes a garantizar un servicio adecuado de operaciones seguras, manejo y control ambiental, cuando se desarrollen áreas de construcción o mantenimiento de la infraestructura Aeroportuaria y Aeronáutica.

7.1.7 Conforme se establece en el numeral 17.3.4 de la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., los Explotadores/operadores de Aeropuertos abiertos a la operación pública, tienen la obligación de cumplir y hacer cumplir lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil; entre ellos, elaborar, implementar y mantener actualizado el Plan de Contingencia del Aeropuerto.

7.1.8 Conforme se establece en el numeral 14.3.9.1.1 de la Parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C., los Explotadores/operadores de Aeropuertos abiertos a la operación pública, tienen la obligación de establecer un Plan de Emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades que en él se desarrollan.

7.1.9 Conforme se establece en los numerales 14.3.5.2.13 y 14.3.5.2.14 de la Parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C., los Explotadores/operadores de Aeropuertos abiertos a la operación pública establecerán y demarcarán los sitios de parqueo de las aeronaves en los diferentes terminales aéreos, notificando a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea cuando corresponda para efectuar su publicación en el A.I.P. de Colombia.

7.1.10 Los explotadores/Operadores de aeropuertos abiertos a la operación pública velarán por el estricto cumplimiento de las normas aplicables a las instalaciones aeronáuticas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 11 de 109

7.1.11 El Explotador/Operador de un Aeropuerto abierto a la operación pública debiera atender y resolver, en la medida de lo posible, las quejas y observaciones que los usuarios formulen en relación con el servicio que presta el aeropuerto o el transporte aéreo en general por medio de los procedimientos establecidos.

En este sentido y con el fin de vigilar el correcto cumplimiento de esta obligación, la U.A.E.A.C. dispone del correo electrónico quejasyreclamos@aerocivil.gov.co o a través del Servicio de Atención al Usuario, tanto de los aeropuertos como de las aerolíneas que los sirven, o en la página Web: www.aerocivil.gov.co

7.1.12 El explotador/Operador debe coordinar eficientemente con la Unidad de Flujo – F.M.U. Colombia y en particular con la posición A.G.A., lo relacionado con la Operación del Aeródromo, especialmente en lo que refiere a obras programadas y no programadas o incidentes en el aeródromo que puedan afectar la operación normal.

7.1.13 Los Explotadores/Operadores de Aeropuertos abiertos a la operación pública, se aseguran que durante la ejecución de cualquier tipo de contrato que se realice en el aeropuerto, se dé estricto cumplimiento a los aspectos pertinentes contemplados en ésta Guía y en la demás normatividad, debiéndose incluir en una o varias de sus cláusulas dentro del texto del documento contractual.

7.1.14 Cualquier proyecto de obra civil o modificaciones a la infraestructura existente en los aeropuertos que implique la utilización de los servicios sanitarios, hidráulicos, de alcantarillado, eléctricos y de telecomunicaciones del aeropuerto debe sujetarse a lo dispuesto en el R.A.C. y de requerirse la debida coordinación con la Dirección de Desarrollo Aeroportuario, la Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria y el Grupo Planes Maestros Aeropuertos No Concesionados.

7.1.15 Cuando en los aeropuertos públicos se ejecute un proyecto u obra, el Explotador/Operador de Aeropuerto y los contratistas de obra o contratistas en general, deben coordinar todo lo pertinente en materia de seguridad de aviación civil con la comunidad aeronáutica y en la zona de operaciones, mediante comunicaciones, NOTAM y fraseología, y señalización adecuadas para dichas coordinaciones.

7.1.16 Coordinaciones tales como controles de acceso del contratista y sus empleados; permanencia y circulación en las áreas aeroportuarias en especial las áreas restringidas; ingreso de materiales y equipos que se requieran para la ejecución de los contratos así como la ubicación de los campamentos de obra entre otros aspectos, recalando que el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil tiene como objetivo socializar ante la comunidad del Aeropuerto y con ello, proteger a pasajeros, tripulantes, personal en tierra, los usuarios, las operaciones de los Explotadores de Aeronaves, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias contra la comisión de actos de interferencia ilícita y que al régimen contenido en el mismo, están sometidas todas las personas que desarrollen actividades en los aeropuertos o que de alguna manera tengan acceso a



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 12 de 109

las áreas que conforman la Infraestructura Aeronáutica y Aeroportuaria. Lo anterior, incluye programas de prevención de incursiones no autorizadas en el área de operaciones.

7.1.17 El Explotador/Operador de Aeropuerto deberá realizar permanentemente las acciones pertinentes a reducir y optimizar los tiempos de los procesos del pasajero, piloto, aeronaves, servicios de plataforma y terminal en busca de reducción de tiempos y de calidad de estos servicios y de otros servicios de facilitación que apliquen y que sean prestados por el explotador o tercera persona.

7.1.18 Las Operaciones Aeroportuarias deberán estar enmarcadas en procesos de calidad que apoyen el diseño, aplicación, registro, evaluación, seguimiento y mejoramiento de las Operaciones Aeroportuarias.

7.1.19 Todo Explotador/Operador de Aeropuerto deberá realizar labores de aseguramiento de la Seguridad Operacional, mediante la permanente identificación de peligros y evaluación del riesgo, en el contexto del R.A.C. parte Vigésimo Segunda y el documento de referencia de OACI, 9859: Manual de Gestión de la Seguridad Operacional - S.M.S.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 13 de 109

7.2 OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE.

El presente capítulo tiene por objeto regular las operaciones terrestres de las aeronaves dentro del área de movimiento (plataforma y áreas de maniobras) de los Aeropuertos, propendiendo que se desarrollen en condiciones de eficiencia, calidad, seguridad, cuidado y preservación del medio ambiente sano.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

7.2.1 Rodaje, remolque e inicio de motores.

7.2.1.1 Ninguna aeronave que sea sometida a vuelo y/o tenga intenciones de vuelo, puede operar en el aeropuerto mientras no posea el certificado de aeronavegabilidad vigente, expedido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la U.A.E.A.C.

7.2.1.2 Las aeronaves deben ser maniobradas en tierra únicamente por personal licenciado (Pilotos o Técnicos), el cual debe poseer licencia técnica apropiada, expedida o validada por la U.A.E.A.C., conforme a lo establecido en el numeral 2.1.2.1. de la Parte Segunda (II) de los R.A.C. y encontrarse en condiciones de aptitud psicofísica para operarlas.

7.2.1.3 En toda aeronave que sea remolcada dentro del área de movimiento con motores o turbinas apagadas o en funcionamiento, siempre, el piloto, copiloto o un técnico debidamente licenciado por la U.A.E.A.C., debe encontrarse en la cabina operando los frenos. Los Supervisores o coordinadores de Plataforma o los Inspectores Técnicos, de considerarlo necesario, podrán solicitar la presentación de la respectiva licencia.

7.2.1.4 Todas las operaciones de aeronaves en tierra deben obedecer las instrucciones emanadas de la dependencia A.T.S., encargada de control de superficie, quien actuará en coordinación con la supervisión o coordinación en Plataforma cuando haya lugar a ello, y en concordancia con lo estipulado en la presente Guía. No podrán efectuarse movimientos de aeronaves con potencia motriz propias al interior de los hangares.

7.2.1.5 En todo Aeropuerto es obligación del comandante de una aeronave, obtener autorización de la Torre de Control antes de ingresar al área de maniobras. Una vez en dicha área se deben seguir las instrucciones respectivas, manteniendo comunicación permanente con dicha dependencia.

7.2.1.6 Ningún miembro de la tripulación de una aeronave o del personal en tierra podrá estar bajo la influencia del alcohol, cualquier narcótico, estupefaciente o sustancia alucinógena.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 14 de 109

7.2.1.7 Ninguna persona podrá rodar o remolcar una aeronave sin antes haberse asegurado a través de una inspección visual o con la asistencia de terceras personas, lo hará, una vez no existe peligro de colisión con cualquier persona u objeto en el área inmediata. En el caso del remolque de aeronaves es necesaria la presencia de hombres - guía bajo los planos principales de la aeronave.

7.2.1.8 Toda aeronave que se desplace por la Plataforma y Calles de Rodaje, se obliga a hacerlo por la guía de movimiento o señalización establecida y a una velocidad que garantice la seguridad de la operación y de acuerdo con lo establecido en el Plan de Operaciones del respectivo aeropuerto.

7.2.1.9 Toda aeronave que esté rodando o esté siendo remolcada debe proceder con las luces de navegación y anticollisión encendidas, sin importar la hora del día.

7.2.1.10 Es responsabilidad de la dependencia encargada de control superficie, realizar la coordinación con la supervisión o coordinación de Plataforma para el desplazamiento de las aeronaves que vayan a utilizar un puesto de estacionamiento o procedan a retirarse. Igualmente, el Control Superficie del Aeropuerto coordinará con los supervisores o coordinadores de plataforma la realización del acompañamiento (Follow Me), a las aeronaves de pasajeros, carga, aviación general o que efectúen escalas técnicas a la llegada y a la salida de las mismas.

7.2.1.11 Las aeronaves nunca saldrán utilizando sus propios medios, siempre deben salir remolcadas de la Plataforma o posiciones de parqueo en los terminales de pasajeros o de carga, teniendo en cuenta que:


7.2.1.11.1 El remolque se hará previa autorización de Control Superficie y de acuerdo con la hora prevista para esta operación, la cual debe haber sido comunicada por la frecuencia apropiada de la Torre de Control. En caso de presentarse retraso en dicha hora, el remolque debe ser aprobado por la frecuencia de Control Superficie.

7.2.1.11.2 El piloto debe mantenerse en todo momento atento a la frecuencia de Control Superficie y cerciorarse que el remolque se lleve a cabo hasta el eje de taxeo de la calle de rodaje que el controlador le asigne.

7.2.1.11.3 Las aeronaves estacionadas en posiciones próximas a la terminal correspondiente, serán remolcadas hasta un punto asignado para tal efecto.

7.2.1.11.4 Las aeronaves que son remolcadas hacia o desde las posiciones remotas del aeropuerto, o que deben ser trasladadas de una posición a otra, antes de iniciar la maniobra, deben informar a la frecuencia de Control Superficie y mantenerse en contacto con ella hasta que la aeronave sea ubicada en su posición final. El funcionario de Control Superficie podrá ordenar detener la maniobra en cualquier momento, si a su juicio la aeronave en remolque interfiere la maniobra de otra que tiene prelación.

7.2.1.11.5 La iniciación de turbinas solo podrá hacerse cuando el fuselaje de la aeronave esté paralela a la línea de taxeo de la respectiva calle de rodaje.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 15 de 109

7.2.1.11.6 Las aeronaves de operación consideradas de aviación general (privada individual, ejecutiva o corporativa, militar, aduanas, Policía Nacional, deportiva, enseñanza experimental y civil del estado; etc.), y modalidades especiales (Aerotaxis, fotografías, publicidad; etc.), con P.B.M.O. inferior a 12.500 kilogramos, podrán salir por sus propios medios desde sus posiciones de estacionamiento, previa coordinación de la operación control superficie.

7.2.1.11.7 Ninguna aeronave podrá entrar o salir de un hangar utilizando sus propios medios.

7.2.1.11.8 Las aeronaves deben desplazarse teniendo en cuenta que en las áreas de movimiento, el orden de prelación es el siguiente:

- Primero: Aeronaves en movimiento.
- Segundo: La aeronave que se desplace por sus propios medios tendrá prioridad sobre aquella que sean remolcadas.
- Tercero: Vehículos,

7.2.1.12 El comandante o en su defecto el responsable de una aeronave involucrada en un accidente o incidente en el aeropuerto, debe suministrar la información y documentación requerida por los Supervisores o Coordinadores de Plataforma y/o los Inspectores Técnicos de Control y Seguridad Aérea o por el Administrador del aeropuerto, para la elaboración del respectivo informe. Si el responsable de la aeronave lo considera necesario, puede presentar un informe adicional por escrito.

Cuando por cualquier circunstancia una nave se encuentre involucrada en un accidente dentro del aeropuerto, en el que se haya inferido daños a terceros, la U.A.E.A.C. adelantará la correspondiente investigación de acuerdo a lo establecido en el Artículo 1849 del Código de Comercio, sin perjuicio de las investigaciones o diligencias que deban practicar de acuerdo con las leyes y reglamentos las autoridades judiciales o policivas.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.2 Estacionamiento de aeronaves.

7.2.2.1 Conforme se establece en la Parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C., los Explotadores/Operadores de Aeropuertos abiertos a la operación pública establecerán y demarcarán los sitios de parqueo de las aeronaves de transporte de pasajeros y carga, aviación general, otras modalidades y helicópteros.

7.2.2.2 En el aeropuerto, ninguna aeronave podrá ser estacionada, guardada o reparada fuera de las áreas designadas para este fin.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 16 de 109

7.2.2.3 Mientras una aeronave permanezca parqueada en el Terminal de Pasajeros o de Carga, no podrá tener encendidos los motores ni la unidad auxiliar de poder (A.P.U.).

7.2.2.4 Durante todo el tiempo que una aeronave permanezca estacionada en las áreas de parqueo del Aeropuerto, debe estar adecuadamente señalizada mediante conos reflectivos ubicados bajo los extremos de los planos principales, bajo la cola y de ser necesario bajo la nariz, conformando el diamante de seguridad.

7.2.2.5 Las aeronaves que se estacionen en las posiciones del Terminal de Pasajeros o de carga, sólo lo harán para operaciones de embarque y desembarque de pasajeros o carga, equipajes o correo, además del servicio de mantenimiento de línea autorizado en dicha zona conforme se indica en los numerales 7.2.10.4 y 7.2.10.5

7.2.2.6 Está prohibido embarcar a desembarcar pasajeros y/o carga, equipajes o correo a las aeronaves después de ser retiradas de la posición de estacionamiento o con los motores encendidos.

7.2.2.7 Ninguna aeronave de hélices/rotor podrá iniciar motores hasta tanto no se encuentren todos los pasajeros a bordo y sus puertas estén completamente cerradas.

7.2.2.8 Al arribo de una aeronave de hélices/rotor no se puede iniciar el desembarque de pasajeros, hasta tanto éstas no se encuentren completamente detenida y sus motores apagados.

7.2.2.9 Está prohibido de manera absoluta el encendido de motores en aeronaves a pistón con la ayuda de sogas, lazos o cables colocados en las aspas o hélices.

7.2.2.10 Toda aeronave estacionada en una posición de la sala de embarque y desembarque de pasajeros o de carga, no podrá permanecer en ésta más del tiempo estipulado en la Resolución que ordena las tarifas y que se encuentre vigente o en las demás normas que le modifiquen o adicionen.

7.2.2.11 Los pilotos de las aeronaves deben cumplir estrictamente con las posiciones de estacionamiento asignadas por el Explotador u Operador del Aeropuerto para el embarque, desembarque de pasajeros y/o carga, equipajes y correo o para cualquier otro efecto.

7.2.2.12 Se debe establecer puesto aislado de estacionamiento de aeronaves del aeropuerto como el punto Z, para que las aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita, como secuestro o amenaza de artefacto explosivo se ubiquen, incluyendo aquellas que estén en estado de emergencia y transporten carga peligrosa. Este punto se conoce como el punto Z (Zulu).

7.2.2.13 Servicio de señaleros. Las aerolíneas deben contar con un servicio de señaleros como lo demanda la parte Quinta (V) de los R.A.C., cuando no exista servicios de auto guía o estén fuera de servicio y donde se necesite guiar las aeronaves hasta su estacionamiento a fin de evitar peligros o mejorar la utilización del espacio disponible para el estacionamiento. Los señaleros deben estar entrenados y permitir que guíen las aeronaves cuando hayan demostrado una competencia



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 17 de 109

satisfactoria y cuenten con su certificación; la cual puede ser expedida por la misma empresa, el concesionario, el aeropuerto u otra entidad calificada.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.3 Aproveccionamiento de combustible y otros fluidos.

7.2.3.1 Todo proveedor de combustible está en la obligación de mantener en condiciones óptimas de mantenimiento los carros tanques y demás equipos empleados en la prestación de este servicio y contar con personal idóneo y capacitado para ello, dentro de condiciones óptimas de seguridad.

7.2.3.2 No se deben llevar a cabo operaciones de proveccionamiento o drenaje de combustible durante tormentas eléctricas.

7.2.3.3 Ninguna aeronave podrá ser proveccionada o drenada de combustible cuando se encuentre en recintos cerrados.

7.2.3.4 En ningún momento se podrá proveccionar combustible a vehículos o equipos de tierra en el área de movimiento de aeronaves, solo se podrá hacer en los sitios señalados por la autoridad de U.A.E.A.C. o el Explotador u Operador del Aeropuerto.

7.2.3.5 Está prohibido el abastecimiento de combustible mientras las aeronaves se encuentren con los motores encendidos, salvo cuando se trate de aeronaves de las fuerzas militares que se hallen en cumplimiento de misiones de orden público si este se hace a presión (Ej. Blackhawk) y no se permite a helicópteros el abastecimiento con. En éste caso es necesario que se disponga la presencia de un vehículo de bomberos y no se encuentren pasajeros embarcados. De otra parte las demás aeronaves deben apagar motores para poder realizar el abastecimiento, así se encuentren en orden publico.

7.2.3.6 El responsable de la aeronave, debe disponer del personal necesario para coordinar y supervisar la operación de proveccionamiento de combustible.

7.2.3.7 Ninguna persona puede operar radiotransmisores, receptores o cualquier tipo de equipo electrónico o eléctrico de la aeronave, mientras ésta se encuentre en proceso de proveccionamiento o drenaje de combustible; así mismo, no está permitido la operación o manipulación de celulares y/o beeper por personal que este cerca de la aeronave.

7.2.3.8 Sólo el personal encargado de mantenimiento, seguridad y operación de la aeronave puede ingresar al diamante de seguridad, área de protección alrededor de las aeronaves estacionadas en el aeropuerto, delimitadas por líneas rectas, entre la nariz, puntas de plano y cono de cola de las aeronaves.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 18 de 109

7.2.3.9 Toda aeronave y equipo de abastecimiento deben contar con un sistema de extinción de incendios suficiente y convenientemente ubicado.

7.2.3.10 Nunca se debe operar un equipo aprovisionador de combustible que indique sobre temperaturas o baja presión de aceite.

7.2.3.11 No se puede fumar ni utilizar cualquier elemento o equipo que pueda causar ignición del combustible, mientras ésta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible.

7.2.3.12 Tanto la aeronave como el carro cisterna o el equipo aprovisionador de combustible deben estar eléctricamente interconectados para prevenir que una descarga estática ocasione la ignición del combustible.

7.2.3.13 El vehículo aprovisionador de combustible en el momento de abastecer de combustible a la aeronave debe permanecer con las boquillas de los conductos suministradores de combustible bien conectadas.

7.2.3.14 No puede estar más de un (1) vehículo aprovisionador de combustible posicionado en cada plano de la aeronave. Cuando esté siendo abastecida una aeronave de alta capacidad, los carros cisternas adicionales tendrán que permanecer estacionados a una distancia superior de Treinta (30) metros y únicamente en las áreas aprobadas por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la U.A.E.A.C.

7.2.3.15 El operador del equipo aprovisionador y/o el conductor del carro cisterna, deben permanecer atentos a la operación durante todo el proceso de aprovisionamiento.

7.2.3.16 El vehículo abastecedor debe permanecer con la puerta de la cabina abierta, orientado de tal forma que pueda salir hacia adelante libremente en caso de cualquier eventualidad.

7.2.3.17 Los sistemas de freno del vehículo abastecedor deben permanecer activados.

7.2.3.18 Deben observarse periódicamente los indicadores del tablero del vehículo y del equipo de aprovisionamiento.

7.2.3.19 Concluido el aprovisionamiento o drenaje, debe examinarse que las tapas queden bien cerradas, evitando cualquier situación que pueda producir fuga o derrame de combustible.

7.2.3.20 En caso de detectar concentración anormal de vapores de combustible o cualquier situación que pueda ocasionar peligro para las personas, equipos o infraestructura, debe avisarse inmediatamente al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto.

7.2.3.21 En caso de presentarse derrames de combustible o lubricantes, el causante será responsable de efectuar la respectiva limpieza, la cual debe hacerse utilizando materiales



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 19 de 109

absorbentes. En el evento de que no se haga, el Explotador/operador del Aeropuerto ordenará la limpieza a expensas del causante.

7.2.3.22 Ninguna persona podrá encender los motores de la aeronave mientras existan residuos de combustible esparcidos en el área en que esté estacionada.

7.2.3.23 Estas normas de aprovisionamiento y drenaje deben ser complementadas de acuerdo con los manuales de cada aeronave y demás normas internacionales sobre el particular.

7.2.3.24 Cuando el aeropuerto cuente con sistemas de aprovisionamiento de combustible diferentes a los ya indicados, el Explotador/operador de Aeropuerto debe ajustarse a lo establecido en la presente Guía y exigir que personal involucrado en esta labor sea instruido periódicamente.

7.2.4 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo, embarcando o desembarcando.

7.2.4.1 Para el abastecimiento de combustible a aeronaves con pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando; se observarán las siguientes reglas, conforme se indica en la presente Guía.

- a) No se debe abastecer combustible con pasajeros a bordo, embarcando, o desembarcando, a menos que personal debidamente dotado y calificado, esté listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.
- b) El abastecimiento se efectuará únicamente por presión.
- c) Se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el abastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación u otros medios adecuados.
- d) Las puertas principales de la aeronave deben estar abiertas, a menos que en el manual de operaciones aprobado al explotador, se contemple de otro modo. En cada una de ellas deberá permanecer un auxiliar de vuelo.
- e) Se ubicará cerca de la aeronave, por cuenta del explotador o del proveedor de combustible, un (1) equipo extintor, móvil tipo ABC, multipropósito o equivalente, de por lo menos Ciento Cincuenta (150) Libras de Presión (PSI), con dos operadores disponibles, durante el tiempo de la operación de tanqueo, debidamente equipado con ropa de protección adecuada para la labor (overol en telas retardantes a la flama, manga larga, casco tipo bombero con visor y protector de cuello en tela retardante a la flama, botas antideslizantes y dieléctricas, guantes dieléctricos), quien será el responsable de mantener libre el diamante de seguridad durante el proceso de tanqueo.
- f) El explotador o quién efectúe el despacho, alertará al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto, informando sobre la operación de abastecimiento, antes de



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 20 de 109

que esta inicie e indicando la posición en que se encuentra la aeronave, sin que sea necesaria su presencia en la zona, a menos que así lo considere, el explotador, o cuando se carezca de los medios expuestos en el literal "e". En todo caso, en Aeropuertos que carezcan del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, queda prohibido el aprovisionamiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando.

- g) Si los pasajeros se encuentran embarcados, la tripulación les notificará que se va a proceder al aprovisionamiento de combustible, impartiendo las instrucciones del caso sobre las precauciones que deban observar y las que sean necesarias para una eventual evacuación.
- h) Se procurará la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos para facilitar su evacuación y en caso de ser necesario se evitará que estén a bordo durante la operación de abastecimiento.
- i) Se advertirá verbalmente la prohibición de fumar dentro de la aeronave y todas las señales de "Prohibido Fumar" permanecerán encendidas.
- j) Las salidas de emergencia deberán estar libres de obstáculos para facilitar la evacuación inmediata.
- k) Se deberá vigilar que las luces de cabina que sean necesarias, estén encendidas antes de comenzar las operaciones de abastecimiento, evitando el uso de los interruptores de luces individuales hasta que sea terminada la operación.
- l) Todos los equipos o circuitos eléctricos que no sean necesarios durante el aprovisionamiento, deberán estar apagados antes de iniciarse la operación; una vez iniciada esta, no deberá encenderse ni apagarse ningún otro equipo o circuito.
- m) El vehículo de abastecimiento, se aproximará a la aeronave y se parqueará con respecto a ella, de modo que, en caso de ser necesario, no requiera movilizarse en reversa para alejarse rápidamente de la misma; igualmente se ubicará de modo que no obstruya la evacuación de los pasajeros ya sea por las puertas principales, de emergencia, o la extensión de los toboganes, cuando tal procedimiento haya sido contemplado para estos casos.
- n) No se operarán teléfonos celulares o equipos similares durante el abastecimiento.
- ñ) No se suministrará combustible durante tormentas eléctricas.
- o) Los motores de la aeronave deberán estar apagados.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 21 de 109

7.2.5 Responsabilidades de los miembros de la tripulación durante el aprovisionamiento de una aeronave con pasajeros a bordo o embarcando.

7.2.5.1 Un miembro de la tripulación debe mantener comunicación permanente cabina - tierra por el Interphone y estar en contacto directo con el técnico en tierra.

7.2.5.2 Para estos casos, todos los miembros de la tripulación deben ser entrenados en el procedimiento de evacuación de emergencia.

7.2.5.3 Las señales de "NO FUMAR" en la cabina deben estar encendidas y con suficiente iluminación para que en caso de emergencia ésta pueda ser identificada, y debe permanecer encendida hasta tanto se de por terminada la operación de tanqueo. Las señales de "AJUSTESE EL CINTURON" (FASTEN SEAT BELT) deben estar apagadas.

7.2.5.4 El sistema de información al público (alta voces de la aeronave) debe estar funcionando y se deben efectuar anuncios permanentes (Briefing) a los pasajeros, por parte del auxiliar de vuelo, indicándoles que se va a realizar un abastecimiento de combustible, e impartiendo las indicaciones básicas de seguridad a seguir en caso de emergencia. Las medidas mínimas son las siguientes:

- a) Se informará a los pasajeros que no se deben ajustar o amarrar el cinturón de seguridad y que está absolutamente prohibido fumar.
- b) Se informará a los pasajeros que está restringida la utilización de equipos celulares y equipos electrónicos durante la operación de abastecimiento de combustible.
- c) Se identificará y señalará las salidas de emergencia primaria y secundaria que serán utilizadas en caso de emergencia, las cuales deberán ser de extremos opuestos y del lado contrario del sitio de abastecimiento de combustible. (en la salida secundaria se podrá disponer de una escalera auxiliar o tener enganchado el deslizador). El Auxiliar de Vuelo, deberá asegurarse que las puertas y salidas de emergencia no estén obstruidas efectuando monitoreo constante durante el tanqueo.
- d) En las salidas destinadas para la evacuación de pasajeros y tripulación, la aerolínea deberá tener personal calificado y entrenado para la atención en caso de emergencia (Auxiliares de Vuelo).
- e) En caso de ser necesario, se procurará la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos, con el fin de facilitar su evacuación.
- f) Los circuitos eléctricos de abordaje que no sean necesarios para el abastecimiento del combustible, deberán estar apagados antes de comenzar el abastecimiento del mismo.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 22 de 109

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.6 Responsabilidades del personal de tierra durante el aprovisionamiento de una aeronave con pasajeros a bordo o embarcando.

7.2.6.1 Se debe disponer de un técnico en tierra para que mantenga permanente comunicación tierra - cabina por el Interphone.

7.2.6.2 Todo el personal de tierra deberá ser advertido si el tanqueo de la aeronave se va a efectuar con pasajeros a bordo, desembarcando / embarcando.

7.2.6.3 Todo el personal de tierra deberá estar entrenado en la asistencia a la evacuación de emergencia para estos casos.

7.2.6.4 El personal de tierra no podrá utilizar radios de comunicación, celulares y otros similares en el perímetro de riesgo de incendio, considerando como distancia mínima permitida Ocho (8) Metros.

7.2.6.5 Cuando la aeronave posee escalera integral y esté desplegada, esta se tendrá en cuenta como salida de evacuación.


7.2.6.6 El personal de tierra deberá asegurarse que la zona ubicada debajo de la salida de emergencia secundaria se encuentre libre de cualquier obstáculo, por si se tiene la necesidad de desplegar el deslizador.

7.2.6.7 La salida de emergencia (secundaria) se identificará con un cono de seguridad el cual tendrá un banderín de color verde y se velará porque esta área no tenga ningún tipo de obstáculo durante todo el tiempo del abastecimiento de combustible.

7.2.6.8 Cuando los pasajeros estén abordando por la plataforma y se esté realizando procedimiento de tanqueo o reabastecimiento de combustible, los pasajeros deberán ser atendidos por un supervisor, con el fin de que sean guiados de tal forma que se evite interferir en el área de tanqueo, suministrando además la información a los pasajeros que está prohibido la utilización de equipos celulares, equipos electrónicos y fumar, durante toda la operación de abastecimiento de combustible.

7.2.6.9 Se verificará que el vehículo carro tanque de abastecimiento tenga una vía de evacuación frontal libre de obstáculos.

7.2.6.10 Se velará por que en el diamante de seguridad solo se encuentren los vehículos y equipos estrictamente necesarios para efectuar el apoyo de tierra.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 23 de 109

7.2.6.11 Se verificara que el personal responsable de los vehículos y equipos de tierra no los dejen abandonados dentro del diamante de seguridad.

7.2.6.12 Se deberá disponer del personal necesario, el cual deberá tener chaleco de identificación reflectivo de color amarillo limón con el letrero de "FIRE EXTINGUISHER" y cintas reflectivas de color plata de Dos (2") pulgadas de ancho para la operación del equipo extintor portátil de tierra.

7.2.6.13 El operador del extintor deberá conocer y estar entrenado en los procedimientos de ataque y extinción de fuego incipiente (protocolo de ataque de incendios en operaciones de tanqueo con extintores satélites).

7.2.6.14 El equipo extintor móvil deberá ser de una capacidad mínima de Ciento Cincuenta (150) Libras de Presión (PSI). Clasificado como ABC. El contenedor debe cumplir con las características técnicas acorde con la norma NTC 652, el agente extintor "ABC" deberá ser Bicarbonato de Potasio con una concentración del 90% - 93%. Teniendo un segundo equipo de apoyo como Back-Up de las mismas características.

7.2.6.15 Si se llegase a presentar un conato de incendio o un derrame de combustible se debe informar de inmediato a la tripulación y al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios S.E.I. del Aeropuerto.

7.2.6.16 No se suministrará combustible durante tormentas eléctricas sobre la estación o si se presentan en un Radio de 10 Kms?

7.2.6.17 Los motores del avión deberán estar apagados.

7.2.6.18 Los anteriores procedimientos serán supervisados por Inspectores de Seguridad Aérea, por el Servicio de Extinción de Incendios S.E.I. del aeropuerto y por los supervisores o coordinadores de Plataforma quienes tendrán la autoridad de suspender el abastecimiento por el incumplimiento de uno o más puntos de los anteriormente especificados.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.7 Aprovisionamiento de combustible de aeronaves de ala rotatoria (Helicópteros).

7.2.7.1 En el aprovisionamiento de combustible para aeronaves de ala rotatoria, se seguirá el procedimiento establecido en el numeral 7.2.5, anterior. Igualmente se observará:

- a) Al momento de aprovisionamiento de combustible, no debe haber pasajeros a bordo.
- b) Las puertas de la Aeronave deben mantenerse abiertas, y la tripulación (tripulante) abordo en sus posiciones, debe tener los cinturones desabrochados.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 24 de 109

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.8 Supervisión y seguridad de Plataformas.

7.2.8.1 La dependencia establecida por el Explotador/Operador de Aeropuerto apoyará la operación en plataforma, manteniendo estrecha comunicación con el Servicio de Control de Tránsito Aéreo como responsable de la operación en la rampa, será quien comunique al A.T.C. la asignación del estacionamiento para aeronaves. Los Supervisores o coordinadores de plataforma pueden proveer el servicio de señaleros y de follow - me.

7.2.8.2 Los Supervisores o Coordinadores de Plataforma, son responsables de verificar el cumplimiento de la normas y de la disciplina en las plataformas.

7.2.8.3 La operación debe contar con coordinaciones efectivas entre el Explotador/Operador de Aeropuerto, o quien haga sus veces, la empresa explotadora de aeronaves y el Servicio de Tránsito Aéreo.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.9 Servicio de vehículo guía (follow-me).

7.2.9.1 En los Aeropuertos donde se utilicen vehículos de guía en tierra, el grupo encargado de las operaciones en plataforma debe procurar que los conductores estén adecuadamente entrenados en el uso y procedimientos radiotelefónicos, señales visuales, velocidad de rodaje y distancias correctas entre aeronaves y vehículos.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.10 Mantenimiento de aeronaves y prueba de motores.

7.2.10.1 El explotador de la aeronave es responsable por el mantenimiento de la misma conforme se establece en esta Guía; en consecuencia, debe disponer en el aeropuerto de los medios y equipos adecuados, propios o contratados, que garanticen operaciones seguras y eficientes en tierra.

7.2.10.2 Los talleres de mantenimiento además de cumplir con lo establecido en la presente Guía, deben tomar medidas efectivas con el fin de evitar el consumo de tabaco y demás sustancias



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 25 de 109

prohibidas en aviación dentro de sus instalaciones, para el efecto, la respectiva señalización debe mantenerse en un lugar visible.

7.2.10.3 Únicamente son permitidos los disolventes a base de agua o varsol con temperatura de ignición superior a Cien Grados Fahrenheit (100° F), o Cuarenta Grados Centígrados (40° C).

7.2.10.4 Todo mantenimiento diferente al permitido en las posiciones de estacionamiento debe ser realizado en los talleres autorizados, los cuales no podrán desarrollar actividades sin el correspondiente permiso de funcionamiento concedido por la U.A.E.A.C.

7.2.10.5 Por ningún motivo puede realizarse mantenimiento a las aeronaves en lugares que no estén previamente autorizados por el Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.2.10.6 En aeródromos que cuenten con un manual de atenuación de ruido las pruebas de motores se regirán por lo allí dispuesto; en caso contrario, las operaciones de prueba de motores con potencia se efectuarán preferiblemente durante el día y dependiendo de las condiciones operacionales del momento; durante tales operaciones se debe disponer de un extintor portátil. La Torre de Control solo autorizará este procedimiento, en el puesto aislado de estacionamiento de aeronaves de la pista designada o en el sitio destinado por el explotador para dichas pruebas.

7.2.10.7 Las aeronaves deben contar con los medios propios o externos para ser retiradas de dicho lugar en el momento en que la Torre de Control así lo exija, por interferir con la operación del Aeropuerto.

7.2.10.8 Durante la noche y sólo cuando sea estrictamente necesario, la Torre de Control autorizará las pruebas de motores con potencia en el Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves de la pista designada. No se autorizará la prueba de motores para Dos (2) o más aeronaves simultáneamente y sólo se podrá efectuar la prueba con potencia de Un (1) sólo motor por un tiempo máximo de Un (1) minuto.

7.2.10.9 Las pruebas de motores en mínimas podrán realizarse a cualquier hora, por un espacio no superior a Diez (10) minutos. Para tal fin, la persona responsable de la operación, deberá comunicarse con la frecuencia de Control Superficie del aeropuerto, para solicitar la presencia de un Supervisor o Coordinador de Plataforma que supervise el trabajo, u otro funcionario técnico que delegue el Explotador/operador de Aeropuerto.

7.2.10.10 Queda totalmente prohibido realizar pruebas de motores en hangares o sitios cerrados. Estas, sólo podrán realizarse en el sitio señalado en el numeral 7.2.10.6, observando las normas de seguridad y evitando que personal no calificado se acerque a la aeronave.

7.2.10.11 Está prohibido iniciar, correr o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento de embarque y desembarque de pasajeros y carga.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 26 de 109

7.2.10.12 En las plataformas son permitidos los siguientes tipos de mantenimiento menor o de línea, cuya duración no puede exceder de una (1) hora:

- a) Chequeo, visual y/o prevuelo.
- b) Remoción y/o instalación de frenos y llantas.
- c) Chequeo y aprovisionamiento de fluido hidráulico.
- d) Aprovisionamiento de combustible, energía y aire comprimido.
- e) Cambio de equipos de remoción y/o instalación rápida y pruebas respectivas.
- f) Servicios y suministros de agua potable, oxígeno, vituallas, baños y manejo de equipajes.

7.2.10.13 En las plataformas, está prohibido el siguiente tipo de mantenimiento:

- a) Remoción y/o instalación de componente reparables.
- b) Corrida de motores y/o pruebas de aireación o de potencia.
- c) Pruebas estáticas de motores.
- d) Pruebas de presurización y otras que requieran motores encendidos dentro del rango de contaminación por ruido.

7.2.10.14 Todo mantenimiento diferente al permitido en las posiciones de estacionamiento, debe ser realizado en los talleres autorizados, los cuales no podrán desarrollar actividades sin el correspondiente permiso de funcionamiento concedido por la U.A.E.A.C. y deben someterse a la supervisión de la Secretaria de Seguridad Aérea de la misma Entidad.

7.2.10.15 En los talleres de mantenimiento está absolutamente prohibido fumar. En estos debe mantenerse un extintor tipo ABC de Veinte (20) Libras de Presión (PSI), o de agente limpio, por cada Treinta y Cinco (35) Metros de área; en un lugar visible con la respectiva señalización.

7.2.10.16 Los desechos de hidrocarburos, productos químicos u otros usados en mantenimiento, no pueden ser vertidos en los drenajes de aguas lluvias ni de cañerías conductoras de aguas negras del aeródromo. Su disposición y retiro es responsabilidad del explotador del taller o empresa, y solo podrá hacerse a través de vertederos públicos autorizados, o de empresas incineradoras que tengan el permiso ambiental respectivo.

7.2.10.17 Los hangares y talleres de mantenimiento deben organizar programas de seguridad, de respuesta a emergencias y salud ocupacional acordes con la legislación vigente.

7.2.10.18 Todo el personal de los hangares y talleres de mantenimiento que estén ubicados dentro del área del aeródromo deben conocer el Plan de Emergencia del Aeropuerto.

7.2.10.19 Cada uno de los hangares y talleres de mantenimiento deben estar provistos de los elementos y señalización necesarios para garantizar una adecuada seguridad industrial.

7.2.10.20 Todo hangar y taller debe contar con un equipo contra incendio en óptimas condiciones de funcionamiento. Los extintores deben ser inspeccionados por lo menos Una (1) vez al mes y

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 27 de 109

recargarse cada Doce (12) meses, o cuando sea estipulado por norma técnica respectiva; la fecha de la última recarga debe colocarse por medio de adhesivos o, con anillos informativos en cada unidad.

7.2.10.21 El acceso al equipo contra incendio debe estar siempre demarcado, despejado y libre de obstáculos. El piso de los alrededores tiene que permanecer limpio de todo residuo de grasa o lubricantes.

7.2.10.22 Todo Taller de Mantenimiento, está en la obligación de instruir a su personal en el uso y aplicación de la presente Guía.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.11 RETIRO DE AERONAVES.

7.2.11.1 En acuerdo con lo contenido en el R.A.C.: numerales 14.3.2.10., Retiro de Aeronaves Inutilizadas y 14.3.9.3., Traslado de Aeronaves Inutilizadas, los Explotadores/operadores de Aeródromo establecerán un plan de traslado de aeronaves inutilizadas a través de protocolos con los Explotadores de Aeronave para establecer planes de contingencia para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas no recuperables o el Traslado de Aeronave Inutilizada Recuperable, en caso de incursión o excursión de aeronaves en el área de operaciones del aeropuerto.

7.2.11.2 Este plan determinará los protocolos y establecerá los procedimientos de los involucrados, con el propósito de establecer la planificación para estas situaciones, las actividades durante el evento y posteriores al mismo. Lo anterior debe considerar la logística y apoyo a los procesos de investigación de accidentes, cadena de custodia de elementos de la emergencia y las formalidades en caso de necesitar retirar la aeronave sin utilización de las reglas establecidas en los temas de Seguridad Operacional.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.2.12 Desvíos operacionales.

7.2.12.1 En algunos Aeropuertos debe contarse con procedimientos para atender la posible congestión de la plataforma, debido a la afluencia masiva de aeronaves desviadas. Estos procedimientos deben incluir el establecimiento de un comité de enlace con participación de las áreas de la comunidad aeroportuaria implicadas, para posibilitar la rápida toma de decisiones.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 28 de 109

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 29 de 109

7.3 PROGRAMA DE F.O.D.

El explotador/operador debe desarrollar un plan de manejo de FOD que contemple los siguientes lineamientos, sin limitarse a ellos.

7.3.1 Generalidades.

Este capítulo proporciona una guía para el desarrollo y gestión del plan de manejo de (FOD)

El programa descrito en este documento se compone de cuatro áreas principales: la prevención; la detección, eliminación y evaluación. Cada una de las cuatro áreas contiene las estrategias y prácticas que pueden ayudar a reducir el FOD en los aeropuertos, lo cual ayuda a mitigar los riesgos en la operación.

Estos procedimientos son aplicables a los explotadores y operadores de aeropuertos, compañías aéreas, empresas de servicios en plataforma, y los operadores de aviación general.

7.3.1.1 Los administradores o gerentes deben implementar métodos de comunicación a los equipos de plataforma, los técnicos de mantenimiento y personal de servicio de las aeronaves de los riesgos en la seguridad operacional que genera el FOD.

Nota: La presencia de FOD en el área de movimiento de un aeropuerto representa una amenaza significativa a la seguridad del transporte aéreo. El FOD tiene el potencial de dañar las aeronaves durante las fases críticas del vuelo, que puede conducir a una pérdida catastrófica de la vida y el fuselaje, y por lo menos un aumento de mantenimiento y costos de operación. Sin embargo los riesgos de FOD pueden reducirse, a través de la implementación de un plan de manejo de FOD, la detección de FOD y con equipo de remoción.

7.3.1.2 Todo explotador/Operador de Aeródromo debe tener un programa de prevención de F.O.D. que se realizará con la colaboración y aporte de todos los usuarios de las plataformas, calles de rodaje y pistas.

7.3.1.3 Debe prestarse particular atención a la limpieza de la plataforma que tenga suciedad o desperdicios, para evitar el riesgo de accidente, al actuar sobre ellos el chorro de los reactores.

7.3.2 Fundamentos del FOD.

El FOD puede lesionar gravemente el personal del aeropuerto o al personal de las compañías que prestan servicio en este, o causar daños a los equipos. Los tipos de daños potenciales incluyen:

- Corte de neumáticos de las aeronaves; ser ingeridos por los motores; o se pueden quedar atorados en los mecanismos que afectan las operaciones de vuelo.
- Lesiones personales o incluso la muerte puede ocurrir cuando se impulsa un FOD a altas velocidades a través de chorro en el entorno del aeropuerto.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 30 de 109

El FOD proviene de muchas fuentes, lo que complica los esfuerzos para mantener la pista de aterrizaje segura para las operaciones. El FOD se puede generar por parte del personal, la infraestructura aeroportuaria (pavimentos, luces y señales), el medio ambiente (flora y fauna, granizo), el funcionamiento de los equipos en el aeródromo (aviones, las operaciones de vehículos del aeropuerto, mantenimiento de equipos, vehículos de combustible, otros equipos de servicio de aeronaves y material de construcción).

- El FOD puede estar dentro y por debajo de equipos de apoyo en tierra almacenados en los hangares del aeropuerto, sobre todo en las zonas de plataforma. El chorro de un reactor puede golpear con el FOD el personal o una aeronave. Los motores fuera de borda pueden levantar material suelto de la zona del borde y hacia la pista. Además, las aeronaves de cuatro motores fuera de borda pueden mover los escombros del borde de pista, donde estos tienden a acumularse, hacia el centro de la pista o calle de rodaje.
- Los helicópteros que maniobran sobre áreas de césped recién cortado o material suelto también puede mover FOD hacia las pistas, calles de rodaje y plataformas. Además, la estela del rotor de un helicóptero puede impulsar equipos ligeros de apoyo en tierra o materiales próximos a este.
- Cuando los aeropuertos comienzan las actividades de construcción es frecuente encontrar FOD.
- El clima también puede ser la causa del FOD, por ejemplo, el viento puede arrastrar residuos secos, tales como arena o bolsas de plástico, desde las áreas no críticas hasta las áreas de vuelo.
- El agua de lluvia y el drenaje puede llevar lodo, piedras y otros objetos pequeños a lo largo de áreas de menor resistencia. El conocimiento de las fuentes de FOD relacionadas con el clima ayuda a los ingenieros civiles al diseño de barreras y otras instalaciones.

7.3.3 Plan de manejo de FOD en un aeropuerto

La necesidad de un Plan de Manejo de FOD en un aeropuerto se basa en la Parte 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, La presente Circular y en los requisitos establecidos en La Guía para la Elaboración del Manual de Aeródromo. La presencia de FOD en el entorno del aeropuerto, barro, tierra, arena, grada suelta, escombros, objetos extraños, depósitos de caucho, y otras contaminantes deben ser removidos con prontitud y de la manera más completa posible. Además, las inspecciones diarias realizadas en los aeropuertos son un componente clave en las operaciones del mismo, y permite al explotador/operador del aeropuerto identificar y eliminar las condiciones inseguras.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 31 de 109

7.3.3.1 Los supervisores o coordinadores de plataforma y de área de movimiento deben inspeccionar continuamente estas áreas, y eliminar cualquier FOD en las áreas de movimiento, áreas de estacionamiento de aeronaves y las plataformas de carga.

7.3.3.2 De acuerdo con la Parte 14 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos numeral 14.3.10.2.1, el Explotador/Operador debe garantizar que: la superficie de los pavimentos (pistas, calles de rodaje, plataformas y áreas adyacentes) se mantendrá exenta de piedras sueltas y otros objetos que eventualmente puedan causar daños a la estructura o a los motores de las aeronaves, o perjudicar el funcionamiento de los sistemas de a bordo.

7.3.3.3 Partes del Plan de Manejo de FOD.

Los planes exitosos de manejo de FOD debe contener cuatro partes principales, cada una contiene elementos significativos, como se indica a continuación y en la figura 1.2:

- Prevención
 - Conciencia (existencia del plan de apoyo al manejo de FOD)
 - Formación y educación (ejecución del plan FOD)
 - Mantenimiento
- Detección
 - Operaciones (inspecciones manuales y el uso de equipo de detección)
 - Equipos
- Eliminación
 - Equipos
 - Operaciones
- Evaluación
 - Recopilación de datos y análisis
 - La mejora continua (tendencias, retroalimentación, investigación de incidentes)



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 32 de 109



Relación partes principales en un plan de manejo de FOD

7.3.4 Prevención de FOD

7.3.4.1 Los Explotadores/operadores aeroportuarios deben designar a un Gerente o Coordinador de FOD, responsable de administrar el Plan de manejo de FOD del aeropuerto y la solución de los problemas.


7.3.4.2 Las responsabilidades del gerente o coordinador de FOD deben estar claramente definidas dentro de la administración.

7.3.4.3 El gerente o coordinador de FOD debe informar de la gestión realizada a los más altos niveles para que se tengan en cuenta los informes y las recomendaciones.

7.3.4.4 El gerente o coordinador de FOD comunicará periódicamente el estado del plan de manejo de FOD al personal del aeropuerto y asegurar que las lecciones aprendidas de la investigación de incidentes peligrosos y el historial y las experiencias, están ampliamente difundidos tanto a nivel interno como de otras empresas del aeropuerto. Una línea abierta de comunicación debe estar siempre disponible entre el gerente o coordinador de FOD y el personal de las compañías aéreas del aeropuerto.

7.3.4.5 Cada aeropuerto debe establecer un comité de FOD.

7.3.4.6 La composición de la comisión es a discreción del administrador aeropuerto, pero es típico que dentro de los miembros del comité se incluyen los grupos de interés con una relación directa con FOD (como aquellos que están en posición de producir o eliminar FOD), a saber: los representantes de los arrendatarios de locales comerciales, oficinas y hangares, las compañías aéreas, las empresas de apoyo en las operaciones del aeropuerto y el personal de seguridad, etc. El gerente o coordinador de FOD normalmente presidirá el comité.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 33 de 109

7.3.4.7 El comité de FOD debe servir de recurso para el gerente o coordinador de FOD.

7.3.4.8 Adicionalmente, el comité de FOD puede tomar determinaciones frente a situaciones de FOD potencialmente peligroso, así como la evaluación y recolección de datos respecto al FOD.

7.3.4.9 El personal de: las operaciones del aeropuerto, la construcción, personal de mantenimiento de los aviones y servicio permanente / temporal (por ejemplo, catering, combustible, limpieza de la cabina, el equipaje y manejo de carga, las compañías de aseo, etc.), y otros contratistas deben recibir capacitación, formación y sensibilización en el control de FOD.

7.3.4.10 Todo empleado nuevo en el aeropuerto debe recibir capacitación y formación en manejo de FOD.

7.3.4.11 El gerente o coordinador de FOD debe proporcionar información actual y formación continua relativas al FOD de interés para el funcionamiento del aeropuerto.

7.3.4.12 Los requisitos de capacitación y las actividades para cada área dentro de la empresa deben ser documentados.

7.3.4.13 Cada empleado debe tener un registro de entrenamiento, para ayudar en la identificación y seguimiento de la formación de los empleados, las necesidades de formación, y verificar que el personal haya recibido la formación prevista.

7.3.4.14 Los acuerdos entre compañías aéreas y sus empresas de apoyo deberán especificar cuál de las partes es responsable de limpiar las áreas a su cargo o donde operen. La administración del aeropuerto puede ayudar a las empresas para establecer los procedimientos para inspeccionar los equipos de apoyo en tierra EAT para detectar signos de desgaste que puede llevar a riesgos de FOD.

7.3.4.15 En las áreas donde se realice mantenimiento, se debe tener control sobre las tuercas, pernos, arandelas, cable de seguridad, etc. y las herramientas, utilizadas.

7.3.4.16 En las áreas de carga aérea se deben establecer procedimientos para controlar desechos tales como cinta de embalaje y plástico.

7.3.4.17 La planificación previa a la construcción y mantenimiento en el aeropuerto debe incluir un medio para controlar y contener FOD generados por estas actividades. En especial en entornos de vientos fuertes en los que los residuos pueden ser arrastrados por este. Para obtener orientación adicional sobre las medidas durante las actividades de construcción del aeropuerto, por favor consultar el numeral 7.10.3.3 Manejo de escombros de la presente Guía.

7.3.4.18 Las rutas designadas para los vehículos de la construcción en el lado aire deben ser examinados, a fin de evitar o reducir al mínimo los cruces de las áreas críticas de las operaciones





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 34 de 109

aéreas. Si los cruces de alto riesgo no se pueden evitar, se deben realizar con mayor frecuencia las inspecciones de FOD en esta área. Los operadores aeroportuarios deben asegurarse de que estas disposiciones se incorporan en sus Planes de manejo de FOD durante la construcción y el mantenimiento.

7.3.4.19 Los contratistas deben entender los requerimientos y sanciones incorporado en sus contratos en relación con el control y la eliminación de los residuos de FOD. El aeropuerto y los operadores pueden considerar la elaboración de normas "de control de FOD y limpieza" en general para todos los proyectos de construcción que tienen lugar dentro del lado aire. Estas disposiciones podrían incluirse en los pliegos de condiciones para los proyectos de construcción del lado aire.

7.3.4.20 Se deben establecer procedimientos para eliminar los residuos generados por Las operaciones de mantenimiento de rocería y otros mantenimientos rutinarios en las zonas adyacentes a las áreas recorridas por los aviones.

7.3.4.21 Se deben establecer procedimientos para eliminar los residuos generados por el mantenimiento de luces, pavimento y demarcación.

7.3.5 Detección de FOD

Una sensibilización adecuada sobre FOD es fundamental para el éxito de cualquier programa de FOD, la detección de FOD es una de las operaciones críticas en un aeropuerto. Este proceso implica no sólo la identificación de las posibles causas del FOD y lugares, sino también el tiempo de detección de cualquier FOD en las superficies del aeropuerto. Si la detección se produce de forma manual, a través de inspecciones regulares, como resultado de informes de los pilotos, o mediante el uso de tecnologías avanzadas de detección, el resultado es igualmente importante.

7.3.5.1 Una vez que se detecta un objeto, si la ubicación o características de los FOD no presentan ningún riesgo inmediato para la seguridad, el objeto debe ser removido tan pronto como el horario de operación lo permite. Si la ubicación o características de los FOD representan un riesgo inmediato para seguridad, las disposiciones del programa de gestión de FOD deben indicar claramente que existe un peligro y permitir al supervisor de aeropuerto decidir un temporal cese de operaciones y, en el caso de que la fuente del FOD sean las aeronaves o un equipo, debe notificar al operador del mismo. Este es un tema apropiado, por ejemplo, para el comité de FOD de un aeropuerto para estudiar y proporcionar más orientación a los gerentes de los aeropuertos y personal de operaciones.

7.3.5.2 Aunque no con todos los tipos de FOD será necesario un cierre inmediato de la pista, acciones rápidas y decisivas deben ser tomadas, en todos los casos, para evaluar la amenaza planteada por el FOD. Se recomienda a los operadores de aeropuertos trabajar en estrecha colaboración con control de tráfico aéreo y en el caso de ser un aeropuerto concesionado, en el establecimiento de procedimientos en cartas de acuerdo para manejo de estas situaciones.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 35 de 109

7.3.5.3 Los caminos de servicio que atraviesan las calles de rodaje deben ser monitoreados de cerca para evitar que los vehículos que utilizan estos caminos lleven FOD a las calles de rodaje (especialmente en las construcciones y obras).

7.3.5.4 Las áreas no niveladas y las áreas no pavimentadas adyacentes al pavimento deben ser estabilizadas para prevenir FOD.

7.3.5.5 Se debe prestar especial atención a la limpieza de las grietas y juntas de pavimento, las pruebas han demostrado que estas son las principales fuentes de objetos extraños que ingieren las aeronaves.

7.3.5.6 Las vallas o cerramientos pueden recoger la basura en los días ventosos. Este FOD debe ser recogido antes de que el viento aumente o cambie de dirección y la basura de vuelta a la zona de movimiento de aeronaves.

7.3.5.7 Se debe realizar la limpieza periódica y profunda de la obra, incluyendo las rutas de recorrido de los vehículos. Se debe prestar especial atención a las rutas de vehículos de la construcción que se cruzan o se encuentran adyacentes a las áreas pavimentadas.

7.3.5.8 En lo posible todos los vehículos deben ser conducidos en superficies pavimentadas limpias. Si un vehículo debe ser conducido en superficies no pavimentadas, inmediatamente después de regresar al área pavimentada, el operador debe revisar si las llantas del vehículo contienen objetos extraños.

7.3.5.9 Las áreas operativas deben ser inspeccionados al menos una vez al día, con inspecciones adicionales en las áreas de construcción e inmediatamente después de cualquier accidente o incidente de aeronave o vehículo terrestre o cualquier derrame de material que puede causar condiciones resbalosas.

7.3.5.10 Los Supervisores o coordinadores de plataforma y de área de movimiento deben practicar la técnica de búsqueda de FOD durante sus turnos normales en el curso de sus funciones regulares. Generalmente las inspecciones que se realizan por la noche, tiene lugar después de que la pista está cerrada o antes de que la pista se abra, las indicaciones de inspección detallada se pueden consultar en el Manual de Sistema Guía de Movimiento en Superficie Nacional SMGCS.

7.3.5.11 Durante las inspecciones nocturnas, el personal y los vehículos deben estar equipados con luces adicionales para mejorar la detección de FOD.

7.3.5.12 El operador del aeropuerto determinará la forma más eficiente para notificar al personal para eliminar el FOD detectado, así como el personal de ATC para desviar la aeronave, si se presenta un riesgo significativo.

Nota: Las indicaciones de inspección detallada se pueden consultar en el Manual de Sistema Guía de Movimiento en Superficie Nacional SMGCS NACIONAL.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 36 de 109

7.3.5.13 Se deben designar contenedores o canecas de FOD en lugares visibles para la recolección de desechos. Los recipientes deben estar bien marcados, bien asegurados, y desocuparlos con frecuencia para evitar que se desborden y convertirse en una fuente de FOD. Adicionalmente, el personal del aeropuerto puede llevar bolsas en la cintura para recoger desechos que puedan encontrar.

7.3.5.14 Los contenedores deben ser preferiblemente cerrados, ya que el viento puede desalojar el contenido del recipiente. En consecuencia, no se recomiendan de "tipo abierto". Los operadores de aeropuertos deben asegurarse de que los contenedores de FOD no sean derribados durante los períodos de vientos fuertes. Esto se puede lograr mediante el uso de latas de basura pesada o asegurar los contenedores al suelo con una correa o un peso.

7.3.5.15 Los contenedores FOD deben estar marcados indicando que los materiales peligrosos no pueden ser depositado en ellos.

7.3.5.16 El director de FOD, determinará las directrices y documentación del programa de gestión de FOD. Garantizará una eficiente recolección y disposición final de ciertos objetos pequeños, tales como envoltorios de plástico o etiquetas de equipaje. Los objetos pequeños, tales como los procedentes de una determinada operación, o FOD particularmente grandes o peligrosos, pueden requerir de documentación detallada para un efectivo análisis y prevención. Se recomienda que el personal del aeropuerto en la medida de lo posible, siempre que recoge FOD suministre la siguiente información:

1. Cómo se detectó el objeto FOD
2. Fecha y hora de detección y recuperación de FOD
3. Descripción del objeto FOD recuperado (categoría, tamaño, color), y / o imagen (si es posible)
4. Ubicación del objeto FOD (coordenadas y la referencia a la ubicación en el aeródromo)
5. Posible fuente
6. Nombre del personal que hizo la detección / investigación de elemento FOD
7. operaciones del Aeropuerto y los datos meteorológicos durante el evento de detección de FOD

7.3.5.17 El programa de gestión de FOD debe incluir un sistema de información visible de FOD apoyado por la administración. El sistema de información debe permitir la retroalimentación del personal acerca de los peligros del FOD y los problemas relacionados con la seguridad operacional. El sistema de gestión de FOD debe usar esta información para identificar y abordar las deficiencias operativas o administrativas.

7.3.5.18 Los principales incidentes de FOD (según lo determine o clasifique el operador del aeropuerto) deben ser investigados por el gerente de FOD o personal apropiado del aeropuerto. Una investigación debe tratar de determinar la fuente de la FOD y el daño causado.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 37 de 109

7.3.5.19 Cuando se complete la investigación y las acciones correctivas necesarias acorde con el plan de gestión de FOD, el incidente debe ser incluido en el sistema de información del FOD del aeropuerto.

7.3.5.20 El gerente o coordinador de FOD del aeropuerto debe mantener un registro de las medidas adoptadas para cumplir con los objetivos del sistema de gestión de FOD. Estos registros pueden ser necesarios en caso de una investigación formal de un accidente o incidente grave, y también se puede utilizar para identificar cualquier tendencia, repetición, condiciones inusuales, etc., a fin de que se tomen acciones correctivas.

7.3.6 Deberes y responsabilidades de los gerentes o responsable de FOD

7.3.6.1 El Explotador/operador del aeropuerto debe designar a un Gerente o Responsable de FOD para desarrollar e implementar planes y programas para prevenir, detectar y eliminar FOD en el aeropuerto. El Gerente del Programa FOD puede ser una persona dedicada a esta labor, pero generalmente se asigna esta función adicional a una persona que actualmente sirven en el aeropuerto como el personal de operaciones. El Gerente o Responsable de FOD debe ser nombrado por el Gerente o administrador del aeropuerto o Gerente de la Concesión del aeropuerto, y debe tener suficiente autoridad y la libertad de organización para identificar e implementar las medidas de prevención FOD cuando y donde sea necesario.

7.3.6.2 Los principales deberes del Gerente o responsable de FOD son:

- a) Examinar y evaluar el programa de gestión de FOD del aeropuerto y hacer las revisiones necesarias.
- b) Realizar evaluaciones e inspecciones programadas y no programadas de las áreas de trabajo para evaluar la efectividad del programa de gestión de FOD.
- c) Asegurar la implementación de acciones correctivas para la prevención de FOD.
- d) Asegurar que los incidentes de FOD se investiguen a fondo y que los informes de incidentes se lleven a cabo como se especifica en el numeral **7.3.5.16** de esta Guía.
- e) Asegurar que las causas de los incidentes de FOD son minuciosamente analizados para implementar las medidas correctivas.
- f) Notificar a los contratista / arrendatarios y el personal sobre los requisitos de prevención de FOD.
- g) Desarrollar técnicas y asignar responsabilidades para la publicación de instrucciones especiales de prevención de FOD.
- h) Revisar los resultados de las investigaciones de incidentes FOD y evaluar la adecuación de acciones correctivas.
- i) Evaluar la cantidad y tipo de objetos extraños encontrados y la forma en que se encontraron (por ejemplo, durante las inspecciones diarias, por los pilotos, el personal del aeropuerto operaciones, etc.)
- j) Revisar y aprobar los planes de estudio capacitación para la prevención de FOD, escoger la formación del personal, y asegurar que el personal del aeropuerto / contratista / arrendatarios reciben la formación necesaria.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 38 de 109

- k) Asegurar que los procedimientos escritos proporcionen registros adecuados que acredite el estado y la adecuación del programa de gestión de FOD.
- l) Gestionar todas las actividades adicionales del programa, incluyendo la planificación de los comités FOD



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 39 de 109

7.4 VEHÍCULOS.

El presente capítulo establece las normas básicas para la operación segura y eficiente de los vehículos que por uno u otro motivo se desplazan dentro de las plataformas y áreas de maniobras del Aeropuerto.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

7.4.1 Clasificación de los vehículos.

De acuerdo con las funciones que cumplan en el sector aeronáutico y/o aeroportuario, los vehículos se dividen en Tres (3) Grupos:

Grupo I - Vehículos del Explotador/Operador de Aeropuerto y del gobierno, destinados a la vigilancia, seguridad y servicios del aeropuerto, tales como:

- a) Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios S.E.I. o quien haga sus veces.
- b) Seguridad de Aviación Civil
- c) Supervisión o Coordinación de Plataforma.
- d) Ambulancias.
- e) Búsqueda y Salvamento - .S.A.R.
- f) Control Técnico Aeronáutico.
- g) Vehículos Militares, de Policía Nacional, de Aduana, migración y de otros organismos de seguridad, cuando el Explotador/Operador de Aeropuerto solicite la participación o autorice el ingreso en cumplimiento de sus funciones.

Grupo II - Vehículos de apoyo a las aeronaves tales como:

- a) Tractores movilizadores de aviones o paymover.
- b) Equipo u otro tipo de vehículos para cargue y descargue.
- c) Tractores movilizadores de carga, equipaje y correo.
- d) Vehículos para mantenimiento de aeronaves o servicio de línea.
- e) Vehículos aprovisionadores de combustible para aeronaves.
- f) Aprovisionadores de servicio a bordo.
- g) Aprovisionamiento de alimentos abordo (Catering).
- h) Buses de abordaje.
- i) Camión escalera
- j) Cualquier otro equipo o vehiculo que se movilice por su propios medios y que sea utilizado para apoyo o mantenimiento de aeronaves.

Grupo III - Vehículos de servicios ocasionales en plataforma:



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 40 de 109


- a) Transporte de carga aduanera.
- b) Transporte de mercancías a In-Bond.
- c) Transporte de valores.
- d) Transporte de prensa.
- e) Transporte de aprovisionamiento a los establecimientos comerciales.
- f) Otras ambulancias
- g) Vehículos de mantenimiento a la infraestructura aeroportuaria tales como volquetas, palas mecánicas y moto niveladoras entre otros.
- h) Vehículos de mantenimiento de la infraestructura aeronáutica.
- i) Vehículos de apoyo en emergencias como Bomberos estructurales, Cruz Roja y Defensa Civil.
- j); Vehículos aprovisionadores de combustible

7.4.2 Permisos.

Permisos a vehículos de los Grupos I y II.

7.4.2.1 Todo vehículo de los grupos I y II, debe tener el correspondiente permiso expedido por el Explotador/Operador de aeropuerto, conforme al Capítulo VI de la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., o el que lo modifique o complementa, en el que se establecen las características, su contenido, uso y retención del permiso. Adicionalmente, debe cumplirse con los siguientes requisitos:

- a) Solicitud escrita dirigida al Explotador/Operador de Aeropuerto, firmada por el representante legal o el Gerente de Aeropuerto de la empresa interesada, o de quien éstos deleguen oficialmente, exponiendo las razones por las cuales se hace indispensable el uso del vehículo en las áreas restringidas y especificando además las áreas y los lugares por donde debe transitar.
- b) Fotocopia de la tarjeta de propiedad y del seguro obligatorio SOAT del vehículo que ampara los daños corporales causados a las personas en accidente de tránsito.
- c) Póliza de seguro vigente por cada vehículo, con cobertura determinada por la U.A.E.A.C. o el Explotador /Operador de Aeropuerto, la cual no debería ser inferior a Trescientos (300) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMLV) y ampare los daños (Responsabilidad Civil Extracontractual), que se puedan ocasionar a personas, instalaciones, equipos, vehículos o aeronaves en las distintas áreas del aeropuerto. En caso de tratarse de una empresa con varios vehículos autorizados, se debe anexar fotocopia de la póliza en la cual se relacionan todos los vehículos amparados.
- d) Certificado de la Revisión Técnico Mecánica vigente.
- e) De acuerdo con la Resolución 910 de 2008 de Ministerio De Ambiente, Vivienda Y Desarrollo Territorial y con base en el la respuesta dada por el Ministerio de Transporte (Radicado MT No.: 20134200126561) los vehículos **Nonroad NO DEBEN PRESENTAR EL CERTIFICADO**

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 41 de 109

DE LA REVISION TECNICO MECANICA. Sin embargo, y con base en la misma respuesta **“el buen estado de estos vehículos lo debe garantizar y vigilar la persona encargada de las operaciones en la terminal aérea...”** Para los vehículos Nonroad los operadores deben solicitar un certificado de mantenimiento no superior a un año.

- a) Cumplimiento del vehículo con todas las especificaciones que se señalan en el Numeral 7.4 de la presente Guía. La correspondiente verificación será efectuada por los supervisores o coordinadores de plataforma o quien haga sus veces.
- b) Comprobante de pago para la expedición del correspondiente permiso.
- c) Los vehículos autorizados para transitar por las áreas restringidas del aeropuerto, sólo podrán ingresar o salir de éstas a través de las puertas indicadas en el permiso correspondiente.
- d) Cuando el vehículo requiera ingresar a las áreas de movimiento del Aeropuerto, debe ser escoltado por los vehículos de Supervisión o coordinación del área de Maniobras, o a quien delegue el explotador, quien solicitara la respectiva autorización a A.T.S.
- e) Para efecto del ingreso y permanencia de un vehículo en las áreas restringidas de un aeropuerto público, debe darse cumplimiento a lo establecido en el numeral 17.6.16 de la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., uso de los permisos, o el que lo modifique o complemente.
- f) **Para los vehículos de aprovisionamiento de combustible:** Copia de la Autorización del Ministerio de Minas y Energía como **Comercializador Industrial**, en la cual especifique claramente la aprobación de este vehículo en cuanto al servicio que esta prestando, de acuerdo al Decreto 4299 de 2005 y todas las normas que las modifiquen o replacen y Copia de los procedimientos y mecanismos establecidos por el Ministerio de Minas y Energía para el transporte de combustible.

Permisos a Vehículos del Grupo III

7.4.2.2 Toda persona que requiera ingresar un vehículo clasificado en el Grupo III a las áreas restringidas del aeropuerto, deberá solicitar en lo posible con tiempo prudencial el correspondiente permiso ante la dependencia de seguridad del aeropuerto, de acuerdo a la necesidad que justifique cada vehículo su presencia en plataforma o rampa. La solicitud debe presentarse por escrito, exponiendo las razones por las que se hace indispensable el uso del vehículo en las áreas restringidas, especificando las áreas y los lugares por donde necesita transitar y el tiempo por el cual se solicita el permiso.

7.4.2.3 Todo vehículo del Grupo III debe ingresar escoltado o guiado a las áreas restringidas y el responsable de su conducción tendrá que obedecer todas las instrucciones impartidas por quien lo escolte o lo guíe. El escolta debe conocer las normas de manejo en plataforma o rampa y será delegado por el Explotador /Operador de Aeródromo o por el jefe de seguridad del mismo.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 42 de 109

7.4.2.4 Únicamente se permitirá el acceso de camiones a las áreas restringidas del aeropuerto cuando la carga no pueda ser manejada a través de las bodegas de las aerolíneas.

7.4.2.5 Una vez autorizado el ingreso del vehículo, el explotador/operador del Aeropuerto facilitará un par de banderolas de cuadros negros y amarillos, de tamaño que sea visualizadas fácilmente por la Torre de Control, las cuales deben fijarse por el usuario en forma segura y previa al ingreso a las áreas restringidas.

7.4.2.6 Si el vehículo no requiere ingresar a las áreas de maniobras, será escoltado por los vehículos que el Explotador/operador de Aeropuerto destine para ese fin, de acuerdo con el numeral 7.4.4.3

7.4.2.7 Cuando el vehículo requiera ingresar a las áreas de maniobras, debe ser escoltado por el Supervisor o Coordinador de Plataforma quien solicitará la respectiva autorización a la Torre de Control.

7.4.2.8 Todo vehículo que se encuentre dentro de las áreas restringidas del aeropuerto sin tener el correspondiente permiso, será escoltado hasta la puerta de salida, dándose información a las autoridades de seguridad de aviación civil y de policía para que realicen la respectiva investigación.

7.4.2.9 Por ningún motivo se autorizará el tránsito de triciclos, bicicletas, motocicletas o vehículos similares por las áreas restringidas del Aeropuerto. En caso de encontrarse este tipo de vehículos, serán inmovilizados y de inmediato se hará un informe a la dependencia de seguridad del aeropuerto y de Policía con el fin de que realice la correspondiente investigación y correctivos del caso.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.4.3 Especificación e identificación de los vehículos categorías I y II, de tránsito regular hacia el interior del aeropuerto.

7.4.3.1 Los vehículos automotores deben estar debidamente identificados con los colores y nombres de la empresa aérea o de servicios aeroportuarios especializados en los costados laterales o en lugar visible y con letras de una altura de Veinte (20) centímetros. Los vehículos que no sean automotores, deben estar pintados con los colores y logotipos distintivos de su empresa.

7.4.3.2 El número de registro debe colocarse en la parte superior de la cabina con pintura reflectiva y con un tamaño de Veinte (20) centímetros de altura.

7.4.3.3 Los vehículos automotores deben estar provistos de luz de destello, giratoria o anticollisión, preferiblemente color ámbar, en la parte superior.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 43 de 109

7.4.3.4 Los vehículos equipados con parachoques tanto delantero como trasero, deben contar con estos elementos pintados de amarillo con franjas negras de Diez y Seis (16) centímetros de ancho.

7.4.3.5 Las planchas movilizadoras de carga deben estar pintadas en sus bordes con franjas amarillas y negras.

7.4.3.6 Todos los vehículos deben estar en óptimas condiciones mecánicas y eléctricas, de luces, bocina, exosto, silenciador y una visión despejada en todas las direcciones desde el asiento del conductor. Adicionalmente, deben cumplir con los requerimientos ambientales establecidos por la autoridad competente, en lo referente a ruido y emisión de gases.

7.4.3.7 Todo vehículo debe estar equipado de luz reversa y señal audible que alerte al personal en los alrededores.

7.4.3.8 Los vehículos cabinados deben estar provistos de botiquín de primeros auxilios y extintores adecuados; dichos elementos deben ubicarse en forma tal que se posibilite su fácil acceso y manteniéndolos en óptimas condiciones.

7.4.3.9 Los vehículos cisterna, además de cumplir con las anteriores especificaciones, deben estar identificados con el tipo de combustible que transportan, los símbolos de materiales peligrosos establecido en el Libro Naranja de N.U., el Decreto 1609 de 2002, así como lo dispuesto en la Norma NTC 1692/2005, de ICONTEC y las NTC citadas en el Decreto 1609 de 2002 y el de "Prohibido Fumar".

7.4.3.10 Los buses destinados al transporte de pasajeros, adicionalmente deben cumplir con las siguientes especificaciones:

- a) Estar equipados con un sistema de frenos de emergencia, el cual debe estar en capacidad de ser operado en el momento que el otro sistema de frenos falle.
- b) Los parachoques, tanto delanteros como traseros, deben estar asegurados al chasis del vehículo.
- c) Contar con por lo menos dos salidas de emergencia, las que deben permanecer adecuadamente señalizadas, con acceso libre de obstáculos y en óptimas condiciones de operación.
- d) El corredor de entrada y salida, debe estar dotado de un adecuado sistema de iluminación.
- e) Todas las sillas deben estar aseguradas al piso del bus. No se permiten sillas adicionales.
- f) Tener una adecuada señalización prohibiendo fumar.
- g) Estos vehículos deben contar con un sistema elevador que facilite el acceso de las personas discapacitadas embarazadas y adultos mayores (con sillas de ruedas, caminadores, muletas, bastones). Decreto 1660 de 2003, Artículo 2º de la Norma Técnica NTC 4139 accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico y características.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 44 de 109

7.4.3.11 Los vehículos destinados al transporte de desechos dentro del aeropuerto, además de cumplir con las anteriores especificaciones, deben estar dotados de contenedores cerrados en una estructura que permita su fácil lavado y desinfección.

7.4.3.12 Los vehículos destinados al manejo de excretas, adicionalmente deben cumplir con las siguientes especificaciones:

- a) Los acoples, empalmes, ductos, válvulas y recipientes componentes del equipo, deben estar en perfecto estado de funcionamiento y mantenimiento, garantizando que no se produzcan escapes, filtraciones o derrames que contaminen y causen riesgo sanitario.
- b) Contar con los elementos necesarios que permitan limpiar o recoger inmediatamente todo derrame de excretas que se provoque en cualquier zona del aeropuerto.

7.4.3.13 Las anteriores especificaciones serán verificadas periódica y aleatoriamente por los Supervisores o Coordinadores de Plataforma o la administración del Aeródromo. El no cumplimiento de las especificaciones antes indicadas obliga al Explotador/Operador del Aeropuerto a impedir la operación del referido vehículo dentro del aeropuerto.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.4.4 Disposiciones operacionales para vehículos que transiten en áreas restringidas.

7.4.4.1 Todo vehículo que transite en las áreas restringidas debe ser operado por personal capacitado, certificado en normas de conducción y tránsito por la autoridad competente, portar Licencia de Conducción de categoría acorde con los vehículos a operar en el Aeropuerto. Igualmente, debe contar con la Autorización Aeroportuaria para conducción en plataforma expedida por el Explotador/Operador de Aeropuerto previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Solicitud escrita dirigida al explotador/operador del aeropuerto, firmada por el representante legal o Gerente de Aeropuerto de la empresa interesada, o quien éste delegue oficialmente, presentando al funcionario que requiere la Autorización Aeroportuaria, y señalando el cargo que éste desempeña dentro de la misma.
- b) Fotocopia de la cédula de ciudadanía, de la Licencia de Conducción y del carné expedido por el Explotador/Operador de Aeropuerto, donde se autoriza el ingreso a plataforma.
- c) Fotografía reciente a color, la cual debe contar con los datos básicos (nombre, cédula de ciudadanía y empresa para la que labora) al respaldo de la misma.
- d) Asistir y aprobar el curso de conducción en plataforma, el cual será impartido por el Explotador/Operador de aeropuerto, de acuerdo a las necesidades de cada uno.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 45 de 109

- e) La autorización aeroportuaria será expedida por el Explotador/Operador de Aeropuerto o quien haga sus veces, una vez cumplidos los anteriores requisitos y cancelado el valor de los correspondientes derechos.
- f) Todo explotador de aerolínea o empresa de servicios aeroportuarios especializados, está en la obligación de brindar capacitación específica al personal encargado de operar equipos especializados de tierra tales como vehículos remolcadores, catering, de servicio sanitario, de escaleras, elevadores de carga, (conveyor belts), etc. Las empresas serán las únicas responsables de los incidentes y/o accidentes que se presenten como consecuencia de la inadecuada instrucción en este sentido.
- g) Todo vehículo debe transitar por la derecha sobre las vías vehiculares, las cuales están demarcadas con líneas blancas; está prohibido salir de dichas líneas. El tráfico que fluye en línea recta, tendrá prelación frente al que gira.
- h) El tránsito vehicular alrededor de las áreas de embarque y desembarque de pasajeros nacional e internacional, debe hacerse bordeando la línea de contención por su lado exterior. En caso de encontrarse Dos (2) vehículos en sentido contrario, cada conductor deberá conservar su derecha sin invadir el área destinada para el rodaje o parqueo de las aeronaves.
- i) Solo se puede salir de los caminos vehiculares, en ejercicio de labores propiamente aeroportuarias y abandonando la vía en forma perpendicular frente al destino final.
- j) Está prohibido estacionar sobre el área destinada para la circulación de vehículos.
- k) Sólo pueden ingresar al diamante de seguridad de una aeronave, aquellos vehículos que estén prestando servicio de apoyo a la misma.
- l) En concordancia con la Ley 769 de 2002 y Ley 1383 de 2010, el uso de gas propano u otro combustible no regulado para vehículos y/o equipos en el área de movimiento **esta prohibido**.

Nota: En los aeropuertos donde se esté utilizando Gas propano u otro combustible no regulado, los responsables de la Gestión de seguridad en Plataforma deben establecer un plazo máximo para que estos vehículos sean retirados.

7.4.4.2 Las velocidades máximas permitidas para todo vehículo que circule por la plataforma son:

- a) Cuando existan condiciones normales de operación, Treinta (30) Km./hora.
- b) Cuando haya mala visibilidad y en horas de operación nocturna, Quince (15) Km./hora.
- c) En las áreas de la plataforma donde circulan las aeronaves a las posiciones de estacionamiento, Diez (10) Km./hora, o menos de acuerdo a la congestión de aeronaves que se presente en el momento.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 46 de 109

- d) En el diamante de seguridad de las aeronaves; Cinco (5) Km/hora.

Se exceptúan los vehículos de Salvamento y Extinción de Incendios, Seguridad de Aviación Civil y Supervisión o Coordinación de Plataforma, cuando las circunstancias así lo exijan.

7.4.4.3 No se permite el tránsito de vehículos por las pistas o calles de rodaje de aeronaves. Cuando las necesidades lo exijan, los Supervisores o Coordinadores de Plataforma coordinarán con los Servicios de Tránsito Aéreo y escoltarán el ingreso de vehículos a tales áreas, manteniendo comunicación con la Torre de Control, quien autorizará la forma de circulación.

7.4.4.4 Los vehículos no pueden destinarse a funciones que no estén especificadas en el correspondiente permiso.

7.4.4.5 Está prohibido transportar personas en los remolques, las planchas movilizadoras de carga o en vehículos que no estén diseñados para tal propósito.

7.4.4.6 Los vehículos deben tener presentes el siguiente orden de prelación de paso:

- a) Aeronaves en movimiento, por su propia tracción, salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave arrastrada.
- b) Aeronaves arrastradas, incluyendo los vehículos remolcados y vehículo guía.
- c) En todo momento se debe ceder el paso a los vehículos de Salvamento y Extinción de Incendios y /o Ambulancias.

7.4.4.7 Los vehículos de altura, tales como montacargas o los utilizados para limpieza y aprovisionamiento de aeronaves, deben transitar con sus equipos en la posición más baja.

7.4.4.8 Todo vehículo destinado y autorizado para remolcar equipos, debe estar provisto de un adecuado sistema de enganche, el cual pueda ser operado desde el asiento del conductor.

7.4.4.9 Todo equipo dispuesto para ser remolcado, debe tener un sistema independiente de frenos, el cual tendrá que ser accionado siempre que se encuentre estacionado.

7.4.4.10 Quien conduzca vehículos con remolque, es responsable porque la carga y los equipos estén debidamente asegurados.

7.4.4.11 No se pueden estacionar vehículos ni equipos en zonas que no estén debidamente demarcadas y/o autorizadas para tal fin. Los que se encuentren fuera de dichas zonas; podrán ser removidos por el Explotador/Operador del aeropuerto a expensas y bajo riesgo de los propietarios.

7.4.4.12 Está prohibido estacionar o transitar bajo los planos y conos de cola de las aeronaves, caminos peatonales o puentes de abordaje. Se exceptúan aquellos vehículos o equipos que estén realizando labores de apoyo en tierra a las aeronaves o de mantenimiento a la infraestructura.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 47 de 109

7.4.4.13 Está prohibido parquear en forma tal que se obstruya la salida rápida de los Vehículos de Aproveccionamiento de Combustible, Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y ambulancias u obstaculizando el acceso a hidrantes o gabinetes contra incendio.

7.4.4.14 No se pueden recoger o dejar pasajeros en áreas del aeropuerto que no estén debidamente demarcadas y destinadas para tal efecto.

7.4.4.15 El vehículo debe movilizarse con las luces medias encendidas, nunca plenas, entre las Dieciocho (18:00) y las Seis (06:00) horas locales o cuando las condiciones meteorológicas así lo exijan.

7.4.4.16 La luz anticolisión o de destello debe utilizarse siempre que se esté cerca de las áreas de movimiento de aeronaves, sin importar la hora y en forma permanente durante la noche o cuando las condiciones meteorológicas lo exijan.

7.4.4.17 Todo conductor tiene la obligación de atender las instrucciones impartidas por los Supervisores o coordinadores de Plataforma o quien haga sus veces o por la Torre de Control cuando haya lugar.

7.4.4.18 Ningún conductor puede desatender el vehículo con el motor en funcionamiento. Al estacionarse debe apagar el motor, engranar el vehículo y accionar el freno de mano o emergencia.

7.4.4.19 Los conductores, por ninguna circunstancia, pueden operar en estado de embriaguez, bajo los efectos de drogas o alucinógenos.

7.4.4.20 Los vehículos del Grupo III deben desalojar las áreas restringidas una vez hayan cumplido con el servicio dentro de las mismas.

7.4.4.21 Todos los vehículos deben hacer uso de un Hombre - Guía por fuera del equipo, que le señale al conductor su derrotero mientras se estaciona al lado de una aeronave y cuando se retira de ésta. Una vez estacionados al lado de las aeronaves, deberán hacer uso de sus sistemas de frenos de seguridad.

7.4.4.22 En caso de presentarse algún incidente y/o accidente en el aeropuerto que involucre un vehículo, los Supervisores o Coordinadores de Plataforma o quien haga sus veces harán llegar a la Administración del Aeropuerto, un reporte escrito el cual debe incluir:

- a) Fecha, lugar y hora del incidente o accidente.
- b) Nombre de las personas involucradas, incluyendo la empresa o entidad a la que pertenecen.
- c) Tipo o clase de vehículo implicado, relacionando el número de placa y el permiso de operación en plataforma.
- d) Descripción de las circunstancias en que ocurrió el incidente y/o accidente y sus implicaciones.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014


Página 48 de 109

7.4.4.23 El Control de Tránsito Aéreo es quien coordina el movimiento de vehículos en el área de maniobras. Para ello, los vehículos que operen sobre el área de maniobras tendrán que ir equipados con radioteléfono enlazado por el canal apropiado, o escoltados de cerca por un vehículo del Supervisor o Coordinador de Plataforma o Supervisor o Coordinador del área de Maniobras, que vaya dotado de dicho equipo.

7.4.4.24 En caso de emergencia o de necesidad del servicio, todo vehículo está en la obligación de prestar la colaboración que requiera el Comité de Emergencia del Aeropuerto.

7.4.4.25 En los demás aspectos relacionados con el presente capítulo, deben tenerse en cuenta la Resolución 00632 del 03 de Febrero de 2009 por la cual se adopta el "Manual sobre Sistemas de Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional - SMGCS", el Manual de Procedimiento para Baja Visibilidad y; demás normas que sean aplicables al aeródromo en particular.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 49 de 109

7.5 PEATONES.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

La presente sección establece las normas básicas que regulan el comportamiento de aquellas personas que transitan por las áreas restringidas del aeropuerto, con el propósito de optimizar las condiciones de seguridad y eficiencia en los servicios aeroportuarios.

7.5.1 Normas de comportamiento.

7.5.1.1 El comportamiento de las personas que acceden a las áreas públicas del aeropuerto, debe estar basado en los principios aceptados a nivel sociocultural.

7.5.1.2 Todas las personas que desarrollen actividades en los aeropuertos o que de alguna manera tengan acceso a las áreas que conforman la Infraestructura Aeronáutica y Aeroportuaria, están sometidas al régimen contenido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C.

7.5.1.3 Todos los peatones al transitar por las plataformas, deben seguir los caminos demarcados; en caso de que éstos no existan, tendrán que bordear los edificios terminales, nunca cruzando por la mitad de las plataformas.

7.5.1.4 Por ningún motivo los peatones podrán transitar por las áreas de maniobras de las aeronaves (calles de rodaje y pistas etc.). Aquellas personas que en ejercicio de sus funciones deban realizar trabajos en estas áreas, sólo pueden ingresar utilizando vehículos, los cuales, deben ser escoltados por el Supervisor o Coordinador de Plataforma, además deben portar chaleco de alta visibilidad.

7.5.1.5 Todas las personas que laboran con las diferentes empresas o entidades involucradas en la actividad aeroportuaria en las áreas de movimiento, deben estar debidamente uniformadas, e identificados con los distintivos de la empresa, y portar los elementos de seguridad establecidos en las normas de seguridad industrial.

7.5.1.6 Para la operación del aeropuertos se debe portar chaleco de alta visibilidad de color NARANJA O AMARILLO LIMON fluorescente con cintas reflectivas de Dos pulgadas (2") o cinco centímetros (5cm) de ancho visibles en la parte delantera y trasera del chaleco, u overol con franjas reflectivas de las mismas características del chaleco, las cintas reflectivas deben ir ubicadas cubriendo el contorno de la persona a 360°. El chaleco en su parte posterior deberá tener el nombre y/o logo que identifica la empresa de quien lo porta. El Material de las cintas reflectivas puede ser micro esferas o micro prismas que cumpla con un mínimo de 330 candelas / Lux x m2





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 50 de 109

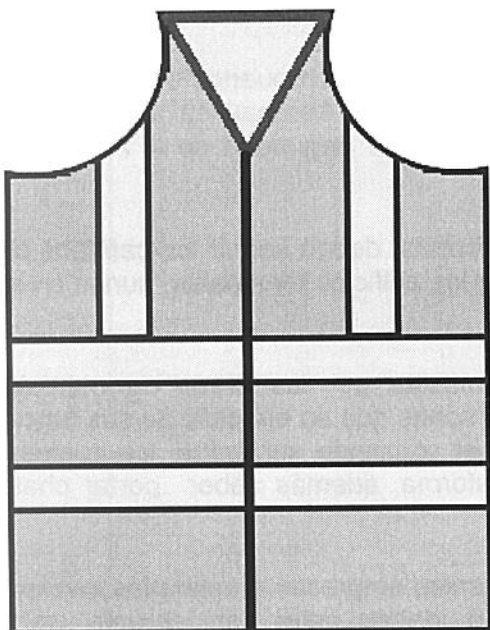
NOTA 1: El material de los chalecos y los overoles debe estar de acuerdo con el clima que se presenta en el aeropuerto.

NOTA2: En aquellos aeropuertos donde actualmente **NO** se cumpla con las características de los chalecos tendrán un año, a partir de la fecha de Aceptación del Plan de Operaciones del Aeropuerto, para cumplir con este requerimiento.

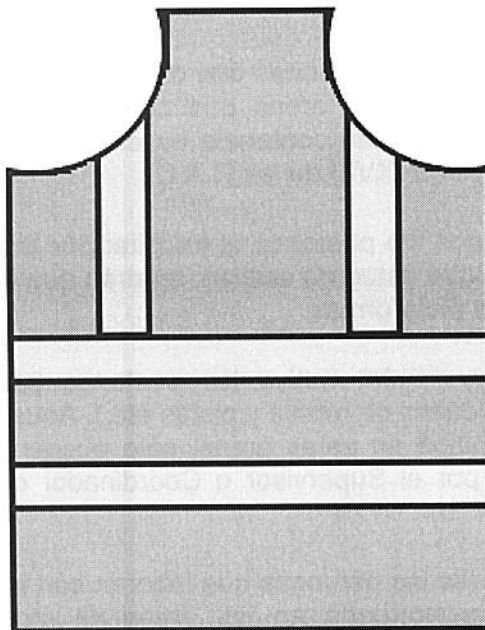
Los siguientes son los modelos que pueden ser utilizados:

MODELO 1

PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

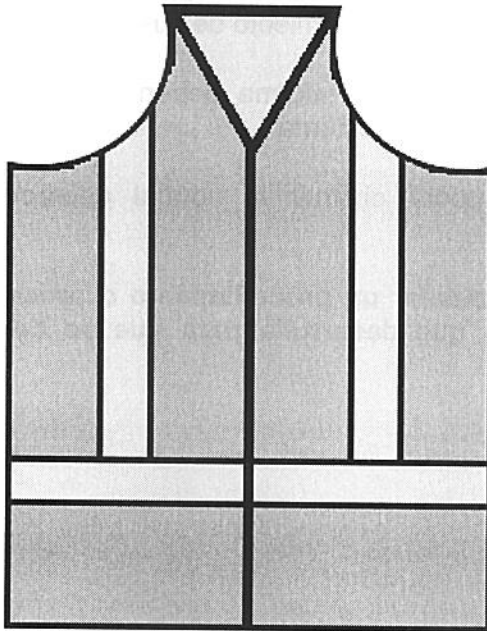
Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

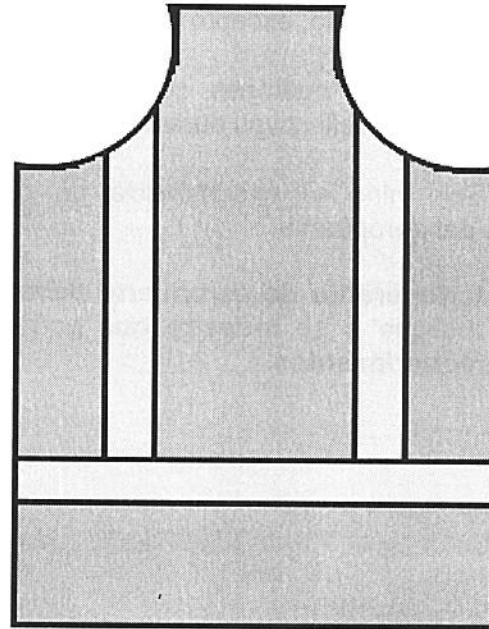
Página 51 de 109

MODELO 2

PARTE DELANTERA



PARTE TRASERA



7.5.1.7 Los peatones y quienes ejerzan funciones en plataforma no pueden arrojar basuras en las mismas y en caso de hallarlas recogerlas.

7.5.1.8 En todas las instalaciones del aeropuerto está prohibido depositar basuras en lugares diferentes a los específicamente destinados para este propósito.

7.5.1.9 Es obligación de todo peatón, funcionario o quienes ejerzan funciones en plataforma denunciar ante la Gerencia ó Administración del Aeropuerto o sus dependencias, cualquier anomalía que observe dentro de las áreas restringidas del aeropuerto.

7.5.1.10 Está absolutamente prohibido fumar en cualquier lugar de las áreas restringidas del Aeropuerto

7.5.1.11 Los peatones al desplazarse por las plataformas deben tener siempre presente que el orden de prelación de paso es:

- Primero: Aeronaves en movimiento.
- Segundo: Aeronaves que ruedan remolcadas.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 52 de 109

- Tercero: Vehículos en todo momento se debe ceder el paso a los vehículos de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios y /o Ambulancias.


7.5.1.12 Los peatones no podrán ingresar al diamante de seguridad de aeronaves, a menos que se encuentren en ejercicio de sus funciones.

7.5.1.13 Los peatones no se pueden desplazar por detrás o cerca de los planos de las aeronaves que están en movimiento, excepto cuando se encuentren en cumplimiento de sus funciones.

7.5.1.14 Todos los peatones que ejerzan funciones en plataforma deben utilizar protectores auditivos y chalecos reflectivos durante la operación diurna y nocturna.

7.5.1.15 Bajo ninguna circunstancia un peatón podrá obstruir la normal operación de las plataformas del aeropuerto.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 53 de 109

7.6 TERMINALES.

El propósito de esta sección se orienta a reglamentar las actividades que se realizan en los terminales aeroportuarios de pasajeros y carga, con el fin de prestar un servicio eficaz, ágil, seguro y confortable al pasajero y usuarios en general.

7.6.1 Terminales de pasajeros.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

7.6.1.1 Salas de espera.

7.6.1.1.1 Con el objeto de verificar el estado de las salas de espera ubicadas en el terminal, cada vez que una aerolínea requiera una de ellas, ésta debe ser recibida y entregada por el Explotador /Operador de Aeropuerto. En el evento que se encuentre cualquier tipo de daño, los gastos de reparación de éstas correrán por cuenta de la aerolínea involucrada quien podrá repetir contra el causante del mismo.

7.6.1.1.2 Las aerolíneas tienen la obligación de utilizar las salas de espera en los tiempos asignados por el Explotador/Operador de Aeropuerto, de acuerdo con la programación y asignación de posiciones para el estacionamiento de aeronaves en la sala de embarque y desembarque de pasajeros. Una vez asignada la sala, la aerolínea se responsabilizará de ésta.

7.6.1.1.3 Por ningún motivo pueden permanecer pasajeros en una sala de espera sin estar presente un representante de la aerolínea.

7.6.1.1.4 Cuando una aerolínea utilice una sala o área para el embarque de pasajeros, debe señalizarla adecuadamente con el nombre, distintivo de la empresa, número de vuelo y ciudad de destino. Una vez salido el vuelo, se debe retirar la correspondiente señalización.

7.6.1.1.5 Solamente se permite la utilización de megáfonos en los counters ubicados en las puertas o puentes de embarque.

7.6.1.1.6 No se permite la ubicación o instalación de cualquier mueble dentro de las salas, áreas de espera o en los pasillos; salvo autorización otorgada por el Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.6.1.1.7 Cuando las circunstancias así la ameriten, las aerolíneas podrán ofrecer alimentos o bebidas a sus pasajeros, previa autorización del Explotador/Operador de Aeropuerto o quien éste determine y en el lugar que éste último establezca. Las aerolíneas deben responsabilizarse por el





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 54 de 109

aseo de dichos lugares y por ningún motivo podrán permitir el ingreso de pasajeros con bebidas o ingiriendo alimentos al momento de abordar la aeronave.

7.6.1.1.8 El aseo y mantenimiento general de las salas de espera estará a cargo del explotador/Operador de Aeropuerto, sin perjuicio de la responsabilidad inherente a las aerolíneas quienes deben velar por su buena presentación.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.1.2 Operación de embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones.

7.6.1.2.1 Está prohibido embarcar pasajeros a través de accesos diferentes a las salas de espera establecidas, a menos de que exista una autorización justificada y previa del explotador/operador del aeropuerto, acorde con lo establecido en el Plan de Seguridad del Aeropuerto.

7.6.1.2.2 Está prohibido embarcar pasajeros en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas alucinógenas previo dictamen de Sanidad Aeroportuaria.

7.6.1.2.3 El personal de las aerolíneas está en la obligación de conducir a los pasajeros hasta las aeronaves, en la forma más segura y bajo su responsabilidad.

7.6.1.2.4 Todo pasajero que se proponga embarcar o desembarcar de las aeronaves debe realizarlo con la presencia de personal autorizado de la respectiva aerolínea o auxiliares de vuelo, quienes tendrán que permanecer en las puertas de acceso atentos a preservar la seguridad de los pasajeros. Los Supervisores o Coordinadores de Plataforma o de Operaciones Aeroportuarias o quienes hagan sus veces supervisarán el cumplimiento de estos procedimientos.

7.6.1.2.5 En toda operación de desembarque, la aerolínea involucrada tiene la obligación de guiar a sus pasajeros hasta la sala de equipajes.

7.6.1.2.6 En los Aeropuertos donde no existan puentes de embarque o desembarque de pasajeros, los pasajeros deben ser organizados en una fila, la cual será escoltada por ambos costados por representantes de la correspondiente aerolínea, con el fin de impedir que se desplacen por vías distinta a las indicadas poniendo su vida en peligro. En el evento de presentarse un incidente y/o accidente por el incumplimiento de esta disposición, la correspondiente investigación será adelantada por las autoridades competentes.

7.6.1.2.7 Cuando las aerolíneas transporten personas recomendadas, personas especiales, menores de edad, discapacitados y adulto mayor, en alguno de sus vuelos, deberán acompañarlas permanentemente una vez sean recibidas para ser embarcadas o desembarcadas, entregándolas en la puerta de despacho de la aerolínea.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 55 de 109

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.1.3 Sala de embarque para vuelos internacionales.

7.6.1.3.1 Al arribo de un vuelo internacional, el desembarque de pasajeros se debe realizar únicamente a través de áreas en las que se garantice que no existe mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen y los que están en tránsito o transferencia, tal como está establecido en el Plan de Seguridad del Aeropuerto y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, numeral 17.7.8. de la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C. Las aerolíneas deben encauzar a sus pasajeros hasta los sitios en donde ellos y sus equipajes, serán objeto de controles migratorios, aduaneros, zoofitosanitarios y demás que se encuentren establecidos por las autoridades

7.6.1.3.2 Cuando el desembarque de un vuelo internacional se realice en posición remota, los pasajeros deben ser conducidos hasta la puerta de acceso a los controles establecidos por la autoridad (DAS, DIAN, Policía Aeroportuaria y Explotador/Operador de Aeropuerto), tal como establezca el Plan de Seguridad del Aeropuerto

7.6.1.3.3 Cuando una aeronave llegue a la sala de embarque internacional con pasajeros en tránsito que continúan su viaje en la misma y se requiere desembarcarlos, el Explotador de Aeronaves debe proceder acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C. y al Plan de Seguridad del Aeropuerto.

7.6.1.3.4 Aquellos pasajeros que arriban al aeropuerto en un vuelo internacional y que continúan su viaje en un vuelo nacional, deben proceder de acuerdo a lo establecido en el Plan de Seguridad del Aeropuerto

7.6.1.3.5 Cuando un vuelo de categoría nacional arribe al área destinada a vuelos internacionales, tanto los pasajeros como la tripulación deben ser conducidos en vehículos que el Explotador de Aeronaves destine para ese fin, hasta la zona de entrega de equipajes en el área nacional.

7.6.1.3.6 Sólo en caso de mal tiempo, los pasajeros podrán ser desembarcados a través del puente de abordaje donde exista, para ser conducidos hasta las salidas, donde estarán dispuestos los buses de la aerolínea. Esta operación se podrá efectuar previa autorización del Explotador/Operador de Aeropuerto o por quien haga sus veces.

7.6.1.3.7 Cuando por razones de congestión, un vuelo internacional saliendo deba operar en posición remota, los pasajeros se ubicaran en la sala de espera de posiciones remotas.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 56 de 109

7.6.1.4 Sala de embarque para vuelos nacionales

7.6.1.4.1 Todas los pasajeros nacionales, que lleguen a salgan del aeropuerto utilizando aerolíneas comerciales, deben ser embarcados a desembarcados a través de sala de embarque nacional. Por lo anterior, cuando un vuelo internacional sale de ese aeropuerto y hace escala en otra ciudad colombiana, los pasajeros nacionales que viajan en esa aeronave deben ingresar a la sala de desembarque de pasajeros nacional y luego ser transportados, según lo tenga establecido la aerolínea, manteniendo las condiciones de seguridad aeroportuaria hasta la aeronave.

7.6.1.4.2 Los pasajeros que arriben al aeropuerto en un vuelo nacional y que continúan su viaje en un vuelo internacional, deben salir de la sala de embarque de pasajeros nacional y por el área pública desplazarse hasta los counters de vuelos internacionales.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.1.5 Programación y uso de los puentes de embarque.

7.6.1.5.1 El Explotador/Operador de Aeropuerto, directamente o a través de quien determine será el único competente para administrar las posiciones de parqueo en las áreas de embarque y desembarque nacional e internacional, de acuerdo con la programación reportada.

7.6.1.5.2 El Explotador/Operador de Aeropuerto, directamente o través de quien determine, emitirá boletines semanales con la programación para el uso de los puentes de embarque de los área de embarque y desembarque nacional e internacional. Esta programación debe ser cumplida estrictamente por las aerolíneas y reclamada en las horarios que el Explotador/Operador de Aeropuerto establezca.

7.6.1.5.3 Las aerolíneas deben reportar por escrito sus itinerarios mensuales al Explotador/Operador de Aeropuerto por lo menos Ocho (8) días hábiles antes de entrar en vigencia los que deben ser iguales a los entregados por ésta a la Unidad de Flujo Colombia.

7.6.1.5.4 Si por motivos de mal tiempo o gestión de flujo se altera el itinerario afectando la programación de asignación del puente de embarque, la aerolínea debe informar de inmediato sobre la novedad al Explotador/Operador de Aeropuerto a fin de asignarle una posición disponible de acuerdo con la actividad del momento.

7.6.1.5.5 Si por causa imputable a las aerolíneas se alteran los horarios de salida o llegada de aeronaves afectando la programación y no se encuentran puentes de embarques disponibles en el momento, los procesos de desembarque, embarque y mantenimiento propios de la posición de estacionamiento, deben ser efectuados en posición remota.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 57 de 109

7.6.1.5.6 Cualquier cambio debidamente autorizado que las aerolíneas realicen en sus itinerarios, deben informarlo inmediatamente por escrito al Explotador/Operador de Aeropuerto, con el fin de realizar los ajustes correspondientes en la programación para la asignación de puentes de embarque.

7.6.1.5.7 En caso de que una aerolínea, fuera de la programación necesite utilizar un puente de embarque, debe obtener la aprobación correspondiente del Explotador/Operador del Aeropuerto, o de quien haga sus veces para poder acceder a la posición que le sea asignada.

7.6.1.5.8 La permanencia de las aeronaves en los puentes de embarque está sujeto a las siguientes pautas:

- a) El tiempo de permanencia en las posiciones de estacionamiento de las áreas de embarque y desembarque incluido en los Derechos de Aeródromo, es de Tres (3) horas a partir del momento en que la aeronave ingrese a plataforma. Si transcurrido dicho tiempo la aeronave aún no ha salido, debe ser trasladada a una posición remota; lo anterior se aplica siempre y cuando exista disponibilidad de éstas. En caso contrario, la aerolínea correspondiente debe obtener certificación de la no disponibilidad ante el Explotador/Operador de Aeropuerto, de quien haga sus veces o del Supervisor o Coordinador de Plataforma de turno.
- b) Cualquier aeronave que tenga una escala superior a Dos (2) horas en un aeropuerto, debe ser trasladada a una posición remota a la mayor brevedad posible, máximo Una (1) hora después de su acceso a la posición de estacionamiento o de acuerdo con los requerimientos de la programación vigente de asignación de puentes de embarque.
- c) Toda aeronave que haya pernoctado en el aeropuerto o que se encuentre en posición remota debido a una escala mayor de Dos (2) horas, sólo podrá trasladarse al puente de embarque asignado, máximo Una (1) hora antes de su itinerario de salida. El Explotador/Operador de Aeropuerto garantizará la disponibilidad de la posición asignada de acuerdo a la programación.

7.6.1.5.9 El control y manejo de las puertas de acceso a los puentes de embarque, así como de las puertas que comunican a estos con la plataforma, la ejercerá la dependencia de seguridad del aeropuerto de acuerdo con los requerimientos operacionales establecidos en la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C.

7.6.1.5.10 Los puentes de embarque solo pueden ser operados por personal de las aerolíneas debidamente capacitados y certificados por la U.A.E.A.C. y/o concesionario de conformidad a los procedimientos establecidos para este fin.

7.6.1.5.11 Cuando una aerolínea requiera de conformidad con la programación para asignación de puentes de embarque, la utilización de uno de estos equipos, el Explotador/Operador de Aeropuerto o quien haga sus veces debe hacer entrega formal al funcionario de la aerolínea, quien deberá identificarse, portar la correspondiente certificación y responsabilizarse por su operación.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 58 de 109

7.6.1.5.12 El funcionario de la aerolínea responsable del puente de abordaje, debe permanecer atento a la consola de mando durante toda el tiempo que el puente se encuentre adosado a la aeronave.

7.6.1.5.13 Los puentes de abordaje no podrán ser operados, hasta tanto la respectiva aeronave no esté completamente detenida o totalmente cerrada la puerta de la aeronave a su retiro de la sala de embarque o desembarque de pasajeros.

7.6.1.5.14 Cuando el puente de abordaje se encuentre en movimiento, no pueden permanecer dentro de él, objetos tales como sillas de ruedas, muebles y demás elementos que puedan rodar y causar daños a personas o equipos.

7.6.1.5.15 Cuando el puente de abordaje esté en movimiento, no deben encontrarse dentro de él más de cuatro (4) personas.

7.6.1.5.16 Está prohibido fumar, consumir bebidas, alimentos o colocar objetos sobre la consola de mando.

7.6.1.5.17 Al finalizar el servicio, el funcionario de la aerolínea deberá hacer entrega formal del puente de abordaje al Explotador/Operador de Aeropuerto o quien haga sus veces, quien deberá dejar constancia del estado en que recibió el equipo y verificar que el puente se deje en las siguientes condiciones:

- a) Posición y altura establecida.
- b) Cortina cerrada.
- c) Consola de mando apagada.
- d) No quedar llaves en la consola de mando.
- e) Luces interiores y exteriores apagadas.
- f) Puerta de la escalera asegurada.

7.6.1.5.18 Toda daño causado a una aeronave o puente de embarque por la incorrecta operación de éste último, será responsabilidad de la aerolínea que haya utilizado el mismo.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.1.6 Posiciones remotas.

7.6.1.6.1 Cuando la operación de embarque o desembarque de una aeronave se lleve a cabo en una posición remota, la aerolínea debe suministrar un bus para transportar sus pasajeros desde el edificio terminal hasta la aeronave o viceversa.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 59 de 109

7.6.1.6.2 Si por cualquier motivo o circunstancia no se pueda prestar el servicio de transporte, los pasajeros deben ser organizados en una fila, la cual será escoltada en ambos costados por representantes de la correspondiente aerolínea, con el fin de impedir que las pasajeros se desplacen por vías o áreas distintas a las indicadas afectando su integridad personal y la seguridad de aviación civil.

7.6.1.6.3 En el evento de presentarse un incidente y/o accidente por el incumplimiento de lo aquí establecido, la correspondiente investigación será adelantada por el área competente de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil competente.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.1.7 Servicios de información a pasajeros y demás usuarios.

7.6.1.7.1 Los sistemas de información serán utilizados exclusivamente para reportar la llegada, salida y demás observaciones relacionadas con los vuelos comerciales desde y hacia el Aeropuerto; así como, la información meteorológica y cierres de aeropuerto autorizados y demás información apropiada de gestión de flujo, cualquier otro tipo de servicio sólo se prestará previa autorización del Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.6.1.7.2 La información de las aerolíneas relacionada con la llegada, salida de vuelos y sus novedades, suministrada a los usuarios a través de los Sistemas de Sonido y Pantallas de Información de Vuelos (FIDS) es responsabilidad exclusiva de las mismas, por lo tanto las aerolíneas deben:

- a) Reportar por escrito sus itinerarios mensuales al Área de Cabina de Sonido - FIDS de Aeropuerto, por lo menos Ocho (8) días hábiles antes de entrar en vigencia.
- b) Reportar por escrito sus itinerarios diarios al Área de Cabina de Sonido - FIDS, antes de las Veintidós (22:00) horas del día inmediatamente anterior.
- c) Reportar permanentemente las modificaciones que se presenten en los itinerarios tales como demoras, cancelaciones y fusiones de vuelos; entre otros.
- d) Informar telefónicamente el estado de sus vuelos: en sala, abordó, demorado, cerrado; etc.
- e) De no cumplirse la anterior, se procederá a la emisión del comparendo.

7.6.1.7.3 El Explotador/Operador de Aeropuerto establecerá procedimientos y pautas para la prestación del servicio en lo relacionado con el tiempo y forma de divulgar la información.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 60 de 109

7.6.1.7.4 La operación de los sistemas de información es exclusiva del Explotador/Operador de Aeropuerto; las empresas vinculadas al aeropuerto, deben colaborar velando porque dichos equipos no sean manipulados por personal no autorizado.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.1.8 Uso de las bandas transportadoras de equipajes.

7.6.1.8.1 El explotador/Operador de Aeropuerto, o quien éste determine, coordinará de acuerdo a los itinerarios, la asignación de bandas transportadoras de equipajes a las aerolíneas que lo requieran.

7.6.1.8.2 Cada vez que una aerolínea explotadora necesite hacer uso de las bandas transportadoras de equipaje, debe verificar el estado de las mismas. En el evento que se encuentre cualquier tipo de daño ocasionado con posterioridad a su recibo, los costos de reparación correrán por cuenta de la aerolínea quien podrá repetir contra el causante del mismo.

7.6.1.8.3 Toda aerolínea es responsable de que la(s) banda(s) asignada(s) estén señalizadas con el logotipo y correspondiente número de vuelo destinados para tal fin; tan pronto como se haya terminado de utilizar la banda, dicha señalización debe ser retirada.

7.6.1.8.4 En el evento del arribo simultáneo de un número de vuelos mayor al de las bandas disponibles, se asignará una por aeronave de acuerdo al orden de llegada. El personal de las aerolíneas debe agilizar el procedimiento para que se pueda asignar a la mayor brevedad posible una banda al (los) vuelo (s) que espera (n).

7.6.1.8.5 Las aerolíneas una vez asignada (s) la (s) banda (s), se responsabilizarán de su operación tomando las siguientes precauciones:

- a) Las bandas deben estar en operación, (girando) antes de colocar sobre ellas el equipaje.
- b) El peso máximo permisible por pieza de equipaje para vuelos nacionales son Veinte (20) kilogramos en clase económica y Treinta (30) kilogramos en clase ejecutiva. Para vuelos internacionales el límite será de Cuarenta (40) kilogramos. En aeronaves de menor capacidad estos cupos podrán ser reducidos, el equipaje se debe colocar acostado (de lado) y con sus tirantas o correas encima del mismo.
- c) No podrán transportarse en las bandas: guacales de madera o cartón, cajas metálicas, bicicletas, objetos cortos punzantes, estructuras o elementos que no cumplan con las dimensiones.
- d) Las dimensiones máximas permisibles por pieza de equipaje son:



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 61 de 109

- Largo: Ciento Veinte (120) centímetros.
- Ancho: Ochenta (80) centímetros.
- Alto: Treinta (30) centímetros.

Nota: Los equipajes que superen estas cotas, no deben ser movilizados por medio de las bandas de equipaje y tendrán que ser entregados por las bodegas de carga. Si la omisión de los anteriores requisitos ocasiona daños a las bandas transportadoras de equipaje, quien las haya operado debe asumir los costos de reparación.

7.6.1.8.6 Las aerolíneas son las únicas responsables del equipaje que se transportan en las bandas, por lo que se deben atender todos los reclamos al respecto.

7.6.1.8.7 En lo relacionado con demoras en el transporte y entrega de equipajes, se atenderá lo dispuesto en el Manual del Usuario.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.2 Transporte de equipajes.

7.6.2.1 El Explotador/Operador de aeropuerto se ajustará a las normas previstas en la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., para el manejo de equipajes.

7.6.3 Manejo de mercancías peligrosas.

7.6.3.1 Ninguna persona podrá almacenar, transportar o manipular dentro de un aeropuerto abierto a la operación pública, mercancías clasificadas como peligrosas en la PARTE DÉCIMA (X) de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - R.A.C., "Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea"; Documentos de Referencia: Anexo 18, "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" y OACI No. 9284 - AN/905, Parte 2, "INSTRUCCIONES TÉCNICAS PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS-PELIGROSAS POR VIA AEREA", sin contar con el permiso previo emitido por la U.A.E.A.C. de conformidad a los procedimientos establecidos por la Secretaria de Seguridad Aérea, para lo cual debe consultar www.aerocivil.gov.co, o directamente con el Grupo de Gestión de Seguridad Operacional.

7.6.3.2 En todo caso se debe enviar copia de la autorización de transporte de mercancías peligrosas a los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, tanto del Aeropuerto de salida como de llegada, para información previa en caso de emergencia.

7.6.3.3 La manipulación y almacenaje de mercancías peligrosas en predios del aeropuerto, debe ajustarse a los procedimientos establecidas en los planes de seguridad y emergencia del Aeropuerto respectivo.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 62 de 109

7.6.3.4 Las compañías aéreas y los Explotadores/Operadores de Aeropuerto, deben advertir a los pasajeros sobre la prohibición de transportar mercancías peligrosas en el equipaje y la obligación de declararlas en caso de llevarlas consigo. De detectar el incumplimiento de lo anterior, las aerolíneas deben proceder de acuerdo con sus planes de seguridad.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.4 Actividades comerciales.

7.6.4.1 En los terminales del aeropuerto sólo se podrán efectuar actividades comerciales en los lugares específicamente destinadas para tal efecto; siempre y cuando exista permiso previo del Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.6.4.2 Toda relocalización o modificación de cualquier índole a los locales comerciales, bodegas, hangares y cualquier otra área cedida a título de arrendamiento, concesión o comodato deberá seguir los lineamientos del Plan Maestro del Aeropuerto (PMA) y requiere de las consultas con él área responsable del control del PMA.

7.6.4.3 Los locales, bodegas, hangares o partes de ellos y cualquier otra área entregada en arrendamiento, concesión a comodato por el explotador/operador del aeródromo y contarán con su autorización previa, y no podrán ser dedicados a actividades diferentes a las establecidas en los correspondientes contratos.

7.6.4.4 Es deber de los explotadores de todo local, bodega, hangar y cualquier otra área cedida en arrendamiento, concesión a comodato por el explotador/operador del aeródromo, mantener las áreas en perfecto estado de presentación y cumplir con todas las estipulaciones sanitarias, de control de incendios, estéticas y de horarios.

7.6.4.5 Los explotadores de los establecimientos en donde se preparen y/o expendan alimentos, deben dotar y/o mantener en buen estado las siguientes estructuras:

- a) Trampas de retención de grasas y de sólidos.
- b) Extractores de olores gases y vapores.
- c) Sistemas y equipos contra incendios

7.6.4.6 No se podrá almacenar dentro o cerca de los locales, bodegas, hangares y cualquier otra área cedida en arrendamiento, concesión o comodato por el explotador/operador del aeródromo cualquier tipo de armas, explosivos, sustancias alucinógenas, corrosivos, animales, gasolina o material inflamable. Además se debe cumplir con las medidas que sobre seguridad industrial establezca el Explotador/Operador de Aeródromo.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 63 de 109

7.6.4.7 Cada una de las bodegas, locales, hangares, talleres debe ser dotada de extintores y/o un equipo apropiado contra incendios, el cual debe estar ubicado en forma tal que se permita su fácil acceso; la carga nunca se podrá localizar obstaculizando el paso hacia éste. Los extintores deben ser inspeccionados por lo menos Una (1) vez al mes (llevar reporte mediante formato) por el personal del S.E.I. del Aeropuerto o por quien determine el Explotador/Operador de Aeródromo y recargados cada Doce (12) meses; las fechas de la última recarga deben colocarse por medio de adhesivos a cada unidad.

7.6.4.8 Sólo se permite la instalación de carteleras, afiches o cualquier clase de avisos previa autorización del explotador/operador del aeropuerto.

7.6.4.9 No se permite la distribución de ningún tipo de volantes dentro de las áreas del aeropuerto, a menos que exista previa autorización del Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.6.4.10 El Explotador/Operador de Aeropuerto, en coordinación con las autoridades locales pertinentes garantizará un eficiente, competitivo y oportuno servicio de transporte público para los pasajeros, especialmente el correspondiente al servicio de taxis, desde y hacia el Aeropuerto.

7.6.4.11 El explotador/Operador de Aeropuerto es el competente para autorizar la disponibilidad de servicios tales como: puestos de información, lustrabotas, loteros, y avisos publicitarios; entre otros.

7.6.4.12 El Explotador/Operador de Aeropuerto, velará, hasta donde le sea posible, porque todos los productos o servicios ofrecidos por el comercio formal establecido en el aeropuerto, sean prestados con el respeto a las normas.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.6.5 Terminales y plataformas de carga.

7.6.5.1 Únicamente se permiten las operaciones de cargue y descargue de las aeronaves, en las posiciones debidamente demarcadas y/o autorizadas por el Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.6.5.2 Por ningún motivo se permite almacenar carga en áreas de la plataforma que no estén autorizadas para tal efecto, excepto durante las operaciones de cargue y descargue.

7.6.5.3 Cada explotador tiene derecho a utilizar únicamente el área comprendida entre el límite de su bodega con la plataforma y una paralela a una distancia de la misma, para almacenar carga y parquear vehículos y equipos. Dicha área no podrá ser delimitada por mallas removibles o de cualquier otro tipo, a menos que exista un permiso previo del Explotador/Operador de Aeropuerto.

7.6.5.4 La zona vehicular de cargue no puede ser utilizada como parqueadero de vehículos particulares, remolques, contenedores y demás equipos para el manejo de carga; a ella sólo pueden



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 64 de 109

ingresar en ejercicio de sus funciones. Los automotores que vayan a realizar operaciones de carga o descargue de mercancías, previa coordinación con el transportador aéreo, sólo podrán permanecer en ella durante el tiempo estrictamente necesario para cumplir su tarea.

7.6.5.5 Los explotadores de las bodegas y demás áreas de carga son responsables porque los residuos generados por sus actividades, sean depositados en los contenedores o depósitos dispuestos para tal fin.

7.6.5.6 Únicamente se permite el transporte de un número de pasajeros igual o inferior al indicado en el respectivo permiso de operación de la empresa carguera explotadora de la aeronave. El Supervisor o Coordinador de Plataforma o del área de Maniobras. o quien haga sus veces está autorizado para verificar tal documentación y revisar la aeronave.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 65 de 109

7.7 FACILITACIÓN.

La finalidad del Programa Nacional de Facilitación es cumplir con el mandato del convenio de Chicago, por medio del cual los Estados Contratantes les corresponden, prever y facilitar las formalidades transfronterizas, que se deben tener en cuenta, de acuerdo al convenio sobre Aviación Civil Internacional, estipulado en el anexo 9, el cual hace referencia a las aeronaves que participan en operaciones internacionales, pasajeros, tripulación y carga.

En razón a lo anterior la Aerocivil procedió a involucrar en la parte Decimo Séptima (XVII) del Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC), numeral 17.2.6, parte relacionada con la Seguridad y facilitación, con el objeto de que se de estricto cumplimiento por parte de todos los involucrados en el respectivo proceso y que se relacionen con los aeropuertos internacionales de Colombia, sin ninguna excepción.

En la misma forma se debe dar cumplimiento a toda ley regulatoria, como decretos, resoluciones, circulares, anexos, apéndices, que en materia de facilitación se encuentren vigentes y los procedimientos que se puedan establecer en el reglamento de cada uno de los comités de todo aeropuerto internacional y las directrices del Comité Nacional de Facilitación.

Nota: Los aeropuertos obligados a elaborar el plan de Facilitación, deben anexar al Plan de Operaciones o Plan Operativo la resolución o documento de aprobación del mismo.

7.8 CONTROL Y VIGILANCIA ESPECIAL EN ÁREAS RESTRINGIDAS.

El control de ingreso y vigilancia de las áreas o zonas de seguridad restringida en un aeropuerto público, se hará acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., desarrollada en los planes de Seguridad de cada Aeropuerto.

7.8.1 Consideraciones adicionales.

7.8.1.1 Dentro de las áreas restringidas de los Aeropuertos, no pueden tomarse fotografías ni realizar filmaciones a menos que exista previa autorización por parte del Explotador/Operador de Aeropuerto; así como también, se haya cancelado los correspondientes derechos. Se exceptúan las realizadas por personal de la U.A.E.A.C., la prensa debidamente autorizada y del Explotador/Operador de cada Aeropuerto en ejercicio de sus funciones.

7.8.1.2 En las áreas restringidas de los Aeropuertos, no se podrá realizar actividades tales como eventos sociales o deportivos ni ninguna otra actividad diferente a aquellas a las cuales estén destinadas dichas áreas.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 66 de 109

7.8.1.3 Control de ingreso de vehículos a parqueaderos del aeropuerto. Sin perjuicio de lo previsto en la Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., los Explotadores/Operadores de Aeropuertos observarán que:

- a) Los vehículos que sean parqueados en inmediaciones del aeropuerto, pueden ser objeto de inspecciones aleatorias por parte de la Policía Aeroportuaria destacadas en el mismo.
- b) Los usuarios del parqueadero público por más de Un (1) día, deben expresar su intención con antelación a la administración del mismo, a la Policía Aeroportuaria destacada en el Aeropuerto, con el fin de establecer lugares especiales de estacionamiento.
- c) Cuando un automóvil permanezca por más de Un (1) día sin previo aviso; éste debe ser declarado como sospechoso y dársele tratamiento de acuerdo con las medidas de seguridad establecidas por las autoridades competentes.
- d) El control de ingreso de los vehículos de funcionarios de la Aerocivil a los parqueaderos que la unidad designe para ese fin, se hará previa presentación del carné institucional que expide la entidad como documento de identificación oficial de los funcionarios acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., desarrollada en el plan de seguridad de cada Aeropuerto o en el que lo complementa o modifique.
- e) En los parqueaderos de los Aeropuertos Concesionados o Públicos controlados por Entes Territoriales o Concesionarios, los funcionarios de la Aerocivil ingresarán sus vehículos con la autorización que al efecto expida el Explotador/Operador de Aeropuerto.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 67 de 109

7.9 SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS.

Sin perjuicio de lo previsto en el Numeral 14.6, Adjunto "A" (orientación complementaria de la Parte 14.3 del R.A.C.), Numeral 17, el presente capítulo contiene las pautas generales para el diseño y manejo de los Planes de Emergencia y el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios - S.E.I. en el Aeropuerto.

7.9.1 Servicio de salvamento y extinción de incendios - S.E.I.

7.9.1.1 El Explotador/Operador de Aeródromo debe garantizar el control directo del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios - S.E.I., de manera que el mismo se preste en forma técnica y organizada, para el efecto, debe tomar las previsiones del caso para asegurar que el personal cuente con licencia y certificado médico actualizado, sea dotado oportunamente de los respectivos elementos de seguridad, esté adecuadamente entrenado y calificado, así como equipado técnica y logísticamente para cumplir con las funciones que le competen, considerando las condiciones de parajes difíciles. Los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios - S.E.I. deberán estar organizados bajo Procedimientos Operativos Normalizados - P.O.N.

7.9.1.2 El Explotador/Operador del Aeródromo debe velar porque el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios - S.E.I., sea el necesario para responder en la categoría declarada por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea para el Aeropuerto, de acuerdo con la aeronave de mayor longitud y envergadura que use regularmente el aeropuerto. En caso de que el servicio sea reducido o, no corresponda a la categoría necesaria por personal, equipamiento, capacitación y recursos de extinción, debe informar de manera inmediata a la Unidad de Flujo Posición A.G.A., para que se publique el respectivo NOTAM informativo mediante el cual se informará la categoría para la que queda habilitado el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

7.9.1.3 El Explotador/Operador de Aeródromo cuidará de mantener vigentes los protocolos escritos de ayuda mutua con los comités locales de emergencia CLOPAD o de organismos públicos de protección tales como hospitales, clínicas, grupos de apoyo voluntarios, Cuerpo de Bomberos de la ciudad y Policía, entre otros; cuando no se cuente con el Sistema de Atención de Emergencias para apoyo frente a las emergencias que se puedan presentar en el Aeropuerto y/o sus alrededores y protocolos para el apoyo del Aeropuerto a emergencias en los sectores o poblaciones cercanas a los Aeropuertos donde se ponga en riesgo la integridad de las comunidades, sus bienes o por efecto directo o indirecto la operación del Aeropuerto.

7.9.1.4 El Explotador/Operador de Aeródromo o quien haga sus veces, suscribirá la Carta de Acuerdo Operacional con el Grupo de Búsqueda y Salvamento S.A.R. de la Aerocivil, con el fin de optimizar los tiempos de respuesta ante un accidente o incidente fuera del perímetro establecido para el S.E.I., indicando los protocolos para tales casos en coordinación con la Dirección de Servicios para la Navegación Aérea, o quien haga sus veces.

7.9.1.5 El Explotador/Operador de Aeródromo velará por la correcta ubicación de las estaciones de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios con salida más directa a las pistas, para que se



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 68 de 109

garanticen los tiempos de respuesta acorde a los numerales 14.6.23. y 14.6.26.1 de la parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C.

7.9.1.6 El Explotador/Operador se asegurará que las estaciones de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios cuente con las áreas necesarias para el alojamiento de los vehículos de Salvamento y Extinción de Incendios, así como las de más áreas necesarias acorde con la categoría declarada o proyectada, para el aeropuerto y en consideración al numeral 14.6.29 de la parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C.

7.9.1.7 El Explotador/Operador de Aeródromo garantizará que las estaciones de Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios cuenten y porten adecuadamente y normativamente uniformes de protección de incendio que sirvan para su apropiada identificación.

7.9.1.8 El Explotador/Operador de Aeródromo verificará que los medios de comunicación y de alarma que permitan alertar oportunamente el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, desde la estación (guardia), la Torre de Control (TWR) o desde otra estación funciones apropiadamente; así como los medios de apoyo internos y externos, que hacen parte del plan de respuesta a emergencias en consideración con los numerales 14.6.29. y 14.6.30 de la parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C.

7.9.1.9 Dispondrá el Aeropuerto de reservas de agua en cantidades igual o superior al 200% de la cantidad necesaria para la categoría declarada para el Aeropuerto, de forma tal que permita el abastecimiento de los vehículos de Salvamento y Extinción de Incendios en tiempos inferiores a los cinco minutos por vehículo, en un lugar de fácil acceso y salida rápida, acorde con el numeral 14.6.19 de la parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C.

7.9.1.10 Disponer de salas de descanso equipadas con dormitorios en las bases que por su tiempo operación laboren en jornadas nocturnas o con operación extendida en horario nocturno.

7.9.1.11 Realizar labores subsidiarias relacionadas directamente con la función de prevención de incendios, seguridad e higiene industrial, evaluación operacional de planes de emergencia y contingencia, sin desprotegen los mínimos operativos para cumplir con el objeto del S.E.I.

7.9.2 Plan de Emergencia.

Los aeropuertos deben contar con el Plan de emergencia, aprobado por la UAEAC, para la atención de accidentes o incidentes aéreos dentro del aeródromo y su área de influencia.

7.9.2.1 Sin perjuicio de lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, los Explotadores/Operadores de Aeropuertos deben:

7.9.2.2 Planificar el manejo de emergencias, para reducir a un mínimo las consecuencias que se presenten, particularmente en lo relacionado con: crear condiciones de vida y rescate de víctimas de accidentes y la continuación de las Operaciones Aeroportuarias.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 69 de 109

7.9.2.3 Publicará y mantendrá actualizado el Plan de Emergencia (acuerdos operacionales) del Aeropuerto que contenga el conjunto de instrucciones para asegurar la intervención rápida de los servicios de salvamento y extinción de incendios, de policía, de seguridad del aeropuerto, sanidad aeroportuaria, explotador de aeronaves y demás grupos de apoyo externos.

7.9.2.4 Establecer Planes y Procedimientos de emergencia aplicando la metodología Sistema comando de Incidentes S.C.I., para enfrentar cualquier condición inusitada en el aeropuerto y para coordinar el plan con las autoridades locales. Además, velará por la organización, sometimiento a prueba y ejecución de estos Planes de Emergencia.

7.9.2.5 Dispondrá de mapas de cuadrícula en la Torre de Control, las estaciones del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, vehículos de extinción de incendios y demás oficinas o vehículos que hacen parte de la respuesta a emergencias, planos detallados del aeropuerto y de su entorno, y toda clase de equipos e información necesaria para atender emergencias.

7.9.2.6 Garantizar, mediante el Centro Operativo de Emergencias C.O.E., lo necesario para la administración de las emergencias que se declaren en el aeropuerto, donde deben tener asiento todos los entes comprometidos en la respuesta a emergencias, desde donde se debe mantener permanente comunicación con todas las dependencias operativas y de apoyo implicadas, en la atención de las emergencias.

7.9.2.7 Proveer recursos y realizar periódicamente simulacros de emergencia para asegurar que la respuesta del personal, los planes, los procedimientos, el equipo y las comunicaciones dispuestas, funciones a la perfección y sean adecuados.

7.9.2.8 Los simulacros mencionados en el numeral anterior se realizarán al menos con la siguiente periodicidad:

- a) Un simulacro sobre el PLANO cada Seis (6) meses.
- b) Un simulacro PARCIAL cada (1) año en un área específica del Aeropuerto.
- c) Un simulacro GENERAL cada dos (2) años.

7.9.2.9 En la elaboración, modificación o actualización del Plan de Emergencia del Aeropuerto debe tenerse en cuenta:

- a) Los procedimientos según se trate de emergencias en las cuales estén implicadas o no estén involucradas aeronaves, haya emergencias médicas o combinaciones de las mismas. Se debe considerar la atención de emergencia en entornos difíciles de cada Aeropuerto.
- b) Las funciones de mando, de comunicaciones y de coordinación para la ejecución del Plan.
- c) La planificación antes de la emergencia.
- d) Las actividades durante la emergencia.
- e) El apoyo y la documentación necesarios después de la emergencia.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 70 de 109

7.9.2.10 El Plan de emergencia debe contemplar al menos las siguientes funciones:

- a) Delimitar las responsabilidades del Explotador/Operador de Aeropuerto y demás organismos que participen.
- b) Describir el papel a desempeñar por los Servicios de Tránsito Aéreo (Torre de Control, Servicio de Información de Vuelo, u otros) en relación con la atención de emergencias.
- c) Establecer procedimientos que garanticen en forma ordenada y eficaz el paso de operaciones normales a operaciones de emergencia.
- d) Establecer servicios eficaces de comunicaciones e instalaciones, identificando un sistema de llamadas en "cascada" (iniciando por el superior jerárquico hacia sus dependientes), en el que estén incluidos las personas y entidades responsables.
- e) Disponer lo necesario para que en el Aeropuerto haya un centro fijo de operaciones de emergencia y un puesto móvil de mando para ser utilizado en caso de emergencia.
- f) Integrar todas las fuentes de ayuda de los servicios locales de apoyo, tales como cuarteles de bomberos, organismos de seguridad, médicos y paramédicos, defensa civil y autoridades gubernamentales.

7.9.2.11 En el Plan de Emergencia debe contemplarse la participación de las dependencias que responden a la misma. Entre éstas, estarán las siguientes:

- En el Aeropuerto:

- a) Torre de Control.
- b) Servicio de Salvamento y Extinción de incendios - S.E.I. o quien haga sus veces.
- c) Servicio de Búsqueda y Rescate - S.A.R. de la Aeronáutica Civil.
- d) Servicio de Información Aeronáutica y Comunicaciones - A.I.S./A.R.O.
- e) Grupo de Seguridad Aérea.
- f) Servicios de Policía y Seguridad de Aviación Civil
- g) Servicios de Sanidad Aeroportuaria.
- h) Explotadores de aeronaves.
- i) Empresas prestadoras de servicios aeroportuarios especializado.

- Fuera del Aeropuerto:

- a) Servicio de Búsqueda y Salvamento – S.A.R. Oficiales o, privados.
- b) Comité Local de Emergencia.
- c) Servicios médicos y paramédicos "locales".
- d) Cuerpo de Bomberos "locales".
- e) Clínicas, Hospitales y Unidades de Salud Intermedia "locales".



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 71 de 109

- f) Grupos de rescate especializados Parte Décimo Sexta (XVI), numeral 16.7.1. de los R.A.C. Registros de organismo de apoyo.

7.9.2.12 El Explotador/Operador de Aeropuerto debe establecer las funciones y procedimientos de estas áreas de acuerdo con los parámetros establecidos en el Documento OACI 9137 - AN/898, Manual de Servicios Aeroportuarios Parte VII; para la cual diseñará un diagrama de flujo poniéndolo en conocimiento de todos los actores intervinientes y llevar registros de todos los procesos de capacitación, operaciones conjuntas, simulacros, tiempos de respuesta y en general de elementos que peritan evaluar la experticia y calidad de los servicios prestados.

7.9.3 Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.) y puesto de Mando Móvil (P.M.M.)

7.9.3.1 El Explotador/Operador de Aeropuerto dispondrá un lugar fijó para establecer el Centro de Operaciones de Emergencia, cuyas características principales deben ser: Coordinar la administración de emergencias desde donde se debe mantener permanente comunicación con todas las dependencias operativas y de apoyo implicadas, en la atención de las emergencias.

7.9.3.2 Apoyar al encargado de coordinar las operaciones aeroportuarias quien debe encontrarse en el Puesto de Mando Móvil - P.M.M. para atender los accidentes e incidentes de aeronaves.

7.9.3.3 Actuar como centro de mando, coordinación y comunicaciones con los actores intervinientes, en caso de apoderamiento ilícito de aeronaves y de amenaza de explosivos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 72 de 109

7.10 GESTIÓN AMBIENTAL.

Realizar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la reglamentación emanada por las autoridades ambientales y sanitarias competentes, con el propósito de alcanzar las siguientes metas:

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

- Reconocer, evaluar y controlar todos los factores de riesgo para el medio ambiente sano y para la salud de los usuarios del aeropuerto, relacionados con deficiencias ambientales y sanitarias.
- Lograr condiciones ambientales y sanitarias óptimas, en todas las instalaciones del aeropuerto.
- Generar alternativas de uso de los recursos naturales que sean económicas, ecológicas y socialmente sostenibles.
- Prevenir y mitigar el impacto ambiental que las actividades del Aeropuerto puedan generar sobre los recursos naturales y su entorno.
- Adoptar e implementar los principios de la Política Ambiental de la Aeronáutica, establecida en la Resolución No.4730 de 2000.

7.10.1 Aspectos básicos.

En cumplimiento a la normatividad ambiental y a los preceptos de nuestra política ambiental en coordinación con las autoridades competentes y las empresas que desarrollan actividades dentro del Aeropuerto, la Gerencia, Administración Aeroportuaria y/o Explotador/Operador del Aeropuerto, debe velar por:

- Implementar continua capacitación en los temas ambientales, a fin de crear una actitud de mejoramiento ambiental.
- Todo el personal vinculado al manejo de residuos, bien sea sólidos, líquidos o excretas, debe estar cobijado por un Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional a cargo del empleador.
- Presentar los lineamientos para prevenir y controlar las posibles contingencias que se puedan generar durante la ejecución de proyectos en el Aeropuerto.
- Vigilar porque las medidas y recomendaciones contenidas en los P.M.A. sean implementadas de conformidad con los cronogramas aprobados por la autoridad ambiental y mantener vigentes



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 73 de 109

los permisos y/o autorizaciones ambientales (permisos, emisiones atmosféricas, concesiones de agua; etc.).

- Mantener la clasificación y categorización del Aeropuerto.
- Cuidar para que en el desarrollo de los contratos de obras de construcción, modificación o adecuación en los Aeropuertos, se cumpla con la normatividad ambiental vigente y cuente con las autorizaciones y permisos a que haya lugar. En caso de requerirse el uso, aprovechamiento y/o afectación de un recurso natural renovable, para cualquier tipo de proyecto deberá contar previamente con el permiso y /o concesión respectivo.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.10.2 Manejo de aguas.

Las Gerencia, Administraciones Aeroportuarias o Explotadores/Operadores de Aeropuertos, son responsables por el estricto cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- Mantener actualizados y a disposición los planos arquitectónicos, estructurales, hidráulicos, de alcantarillado, sanitarios y eléctricos del Aeropuerto.
- Garantizar el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura y redes hidráulicas, sanitarias y de alcantarillado para que dichos sistemas conserven un óptimo nivel de funcionamiento.

7.10.2.1 Agua potable.

- Garantizar el suministro de agua potable a todas las instalaciones del Aeropuerto de forma permanente, y cumpliendo con los requerimientos establecidos en la normativa legal vigente; para ello, se realizan periódicamente programas de análisis de calidad según lo establece el Decreto 1575 de 2007 y Resolución 2115 de 2007, del Ministerio de la Protección Social y el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Respectivamente.
- Diseñar e implementar acciones tendientes a racionalizar el consumo de agua potable, a través del cumplimiento de las actividades consignadas en el "Programa para el Uso Eficiente del Agua" del Aeropuerto, de acuerdo a lo previsto en la Ley 373 de 1997.

7.10.2.2 Aguas residuales.

- Efectuar caracterizaciones periódicas de aguas residuales domésticas a partir de ello disponer su tratamiento para asegurar que los vertimientos cumplan con la normativa legal vigente. Con el tratamiento de las aguas residuales se evita el vertimiento de sustancias contaminantes a los



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 74 de 109

canales de aguas lluvias, a la red de alcantarillado o a la superficie, de acuerdo a lo previsto en el Decreto 1594 de 1984.

- Exigir a las empresas o personas naturales o jurídicas que realizan labores de preparación, manipulación y venta de alimentos, que cuenten con trampa de grasas instaladas en el sistema de drenaje de aguas servidas, con el propósito de minimizar el vertimiento de sustancias contaminantes a cuerpos receptores de agua o al sistema de alcantarillado del Aeropuerto. Para verificar la eficacia de estos sistemas, las empresas están obligadas a enviar semestralmente a las oficinas de Aerocivil, los resultados del monitoreo de la trampa de grasas, la cual debe cumplir con los requerimientos establecidos en el Decreto 1594 de 1984.

7.10.2.3 Aguas lluvias e industriales.

- Garantizar que los canales de aguas lluvias permanezcan libres de residuos, a través del mantenimiento preventivo y correctivo de estos sistemas.
- Velar porque no se realicen vertimientos de residuos de hidrocarburos en los canales de aguas lluvias del aeropuerto.
- Garantizar que los canales de aguas lluvias construidos en las áreas de las plataformas del terminal de pasajeros y del terminal de carga donde se realizan operaciones con aeronaves, estén provistos de trampas de grasas, con el propósito de minimizar el vertimiento de sustancias contaminantes a los cuerpos receptores de agua, debido a derrames accidentales de hidrocarburos, y además darle cumplimiento a los requisitos establecidos en el Decreto 1594 de 1984.
- Exigir a las empresas que realizan labores de lavado y mantenimiento de aeronaves y vehículos al interior de sus instalaciones, que cuenten con áreas provistas con canal perimetral y trampa de grasa, donde se lleven a cabo estas actividades, con el propósito de minimizar el vertimiento de sustancias contaminantes a cuerpos receptores de agua. Para verificar la eficacia de estos sistemas, las empresas están obligadas a enviar semestralmente a las oficinas de Aerocivil, los resultados del monitoreo de la trampa de grasas, la cual debe cumplir con los requerimientos establecidos en el Decreto 1594 de 1984.
- Exigir a las aerolíneas, empresas de handling y de abastecimiento de combustibles, tomar las medidas necesarias para evitar derrames accidentales de hidrocarburo. En caso de que ocurra un derrame deberán realizar la descontaminación de manera inmediata; en caso de incumplimiento la Aeronáutica civil procederá a su remoción y repercutirá el costo del servicio correspondiente.

Toda persona natural o jurídica que desarrolle actividades dentro del aeropuerto debe contar un el plan de contingencia para derrames de hidrocarburos.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 75 de 109

7.10.3 Manejo de residuos.

7.10.3.1 Residuos sólidos ordinarios.

Es considerado residuo sólido ordinario cualquier material, objeto, sustancia o elemento sólido que no tiene valor de uso directo para quien lo genera y por lo tanto lo descarta.

Las Gerencias, Administraciones Aeroportuarias o Explotadores/Operadores de Aeropuertos y las personas naturales y jurídicas que desarrollan actividades en el Aeropuerto, son responsables por el estricto cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- Velar porque el Aeropuerto permanezca limpio, libre de residuos sólidos o desperdicios y no permitirá bajo ninguna circunstancia las quemas a cielo abierto y el almacenamiento de residuos en sitios no dispuestos para este fin.
- Mantener actualizados los procedimientos de recolección y almacenamiento de residuos generados en las diferentes áreas del aeropuerto, adaptándolos a las circunstancias del momento y buscando minimizar la contaminación que produzcan.
- Mantener una permanente coordinación y control frente a las entidades o personas encargadas de la recolección y disposición final de residuos, para que este servicio sea prestado oportuna y diligentemente.
- Los Administradores, Gerentes y/o Operadores Aeroportuarios deberán diseñar e implementar un programa para el manejo integral de los residuos generados en el aeropuerto, acorde con los lineamientos establecidos en el Manual para el Manejo Integral de Residuos del Aeropuerto.
- Los residuos sólidos aprovechables deben ser empacados en bolsas plásticas, de resistencia y capacidad adecuada de acuerdo con las características de los residuos en ellas depositados; dichas bolsas deben ser cerradas apropiadamente.
- Las empresas que operan en el Terminal de Pasajeros, una vez separan y empacan los residuos que generan, los entregan al personal de aseo del Aeropuerto, quienes los trasladan y colocan en las canecas del centro de acopio, a fin de que sean entregadas al servicio de aseo oficial. Los residuos recogidos en las áreas públicas, área de embarque y desembarque de pasajeros y edificio administrativo, son transportados directamente hasta el centro de acopio por el mismo personal de aseo, en recipientes de material plástico con las siguientes características:
 - Identificados con el nombre de la empresa responsable del transporte.
 - Dotados de ruedas que faciliten su movilización.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 76 de 109

- Cerradas en forma tal que los residuos no queden a la vista del público y no haya posibilidad que se dispersen en su transporte
- No está permitido depositar en los centros de acopio de residuos comunes, residuos de construcción, industriales, baterías de automotores, muebles, chatarra u otros que requieran un manejo especial.
- Los residuos deben separarse desde la fuente y empacarse en bolsas de diferente color, según se clasifiquen en reciclables, no reciclables o peligrosos, teniendo en cuenta las disposiciones establecidas en el Manual para el Manejo Integral de Residuos.
- Las estibas o embalajes de madera, deben ser desarmados por el generador de este tipo de residuos, previo verificación a su traslado al centro de acopio, siempre y cuando no se hallen contaminadas con residuos de animales o alimentos de carácter animal o vegetal como también corrosivos carburantes químicos, etc.; de tal manera que puedan disponerse en las cajas contenedoras.
- Las canecas o cajas estacionarias ubicadas en el centro de acopio, deben quedar cerradas luego de ser utilizadas.
- El conductor y/o ayudante de los vehículos encargados de transportar residuos por la plataforma del Aeropuerto, debe cerciorarse que éstos queden bien acomodados, reduciendo la probabilidad de que caigan al suelo y por ende contaminen la plataforma.
- Los Aeropuertos deberán realizar el control y seguimiento a las empresas, aerolíneas y contratistas entre otros, con relación al adecuado manejo de los residuos que generan en sus actividades dentro del Aeropuerto, de tal forma que su manejo esté acorde con las normas establecidas en el presente capítulo, a efectos de lo anterior realizan inspecciones ambientales permanentes.

7.10.3.2 Residuos peligrosos.

Cualquier material, objeto, sustancia o elemento sólido que por sus características, infecciosas, combustibles, inflamables, explosivas, radiactivas, volátiles, corrosivas reactivas o tóxicas pueden causar daño a la salud humana o al medio ambiente.

Un residuo o desecho con características infecciosas se considera peligroso cuando contiene agentes patógenos; los agentes patógenos son: microorganismos (tales como bacterias, parásitos, virus, rickettsias y hongos) y otros agentes tales como priones, con suficiente virulencia y concentración como para causar enfermedades en los seres humanos o en los animales. por lo tanto:

- Los residuos peligrosos provenientes de Sanidad aeroportuaria y/o morgue, deberán ser depositados en bolsas rojas y estos en canecas o recipientes de color rojo mientras son entregados a una empresa autorizadas para su disposición final.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 77 de 109

- Las empresas ubicadas en el Terminal de Pasajeros, son igualmente responsables de gestionar la disposición de sus residuos de construcción, estibas, restos de manera, muebles, chatarra, residuos sólidos líquidos y peligrosos y otros residuos que requieran un manejo especial, realizándolo a través de empresas que estén construidas legalmente y cumplan con todos los requisitos exigidos por las Autoridades Ambientales competentes.
- Depositar los residuos peligrosos en recipientes apropiados y/o instalados para este fin.
- Los Administradores, Gerentes y Operadores deberán organizar la recolección y manejo adecuado residuos como pilas y/o acumuladores inservibles para que estas actividades se realicen de forma selectiva y de manera separada de los demás residuos, de acuerdo a la Resolución 1297 de Julio 8 de 2010
- Los residuos de construcción, desechos industriales, hidrocarburos, baterías de automóviles y/o aeronaves, llantas, chatarra, productos químicos, muebles u otros considerados como contaminantes peligrosos o que requieren de un manejo especial, no pueden ser dispuestos en el centro de acopio conjuntamente con los residuos sólidos domésticos ordinarios, ni ser vertidos en la superficie, canales de aguas lluvias o negras del aeropuerto o en zonas aledañas al mismo, ya que pueden generar focos de contaminación sobre el medio circundante; este tipo de residuos deberán tener un manejo especial que será obligación del generador.
- Las empresas ubicadas en el Terminal de Carga y la Zona de de Abastecimiento de Combustible, de acuerdo con el tipo de residuo generado, los entregaran directamente a la empresa encargada del servicio de aseo del municipio, empresa de reciclaje o empresa para la disposición de residuos especial según corresponda. Estas empresas deben estar constituidas legalmente y cumplir con todos los requisitos exigidos por las autoridades ambientales competentes.

7.10.3.3 Manejo de escombros.

Cualquier material sólido generado por las actividades de demolición, explosiones, movimientos y construcciones mayores o menores de obras de infraestructura.

La gerencia, administración aeroportuaria u operadores aeroportuarios designarán lugares apropiados para almacenar o depositar temporalmente los materiales de construcción y/o residuos generados por tales actividades.

El manejo de los escombros generados por obras de construcción, mantenimiento o remodelación, es responsabilidad de las empresas contratistas o de la persona natural o jurídica encargada de tales actividades, quien además debe tener en cuenta que:



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 78 de 109

- Deberá trasladar los escombros hasta el sitio de almacenamiento en la medida en que éstos se van generando para evitar que se constituyan en obstáculo y factores de riesgo.
- Los escombros deben ser retirados por el ejecutor de la obra diariamente del aeropuerto, cuantas veces sea necesario para dejar las diversas zonas en óptimo estado de limpieza. En caso de incumplimiento, La administración o gerencia. Procede a su remoción y repercute el costo del servicio correspondiente.
- El traslado de escombros, se debe efectuar tomando las medidas necesarias para evitar que éstos contaminen la plataforma o se constituyan en factor de riesgo para la operación aeroportuaria.
- Si se están adelantando obras en sitios por donde transitan personas o aeronaves, quien ejecuta la obra tiene la obligación de señalizar adecuadamente el área de trabajo conforme las normas vigentes (Resolución 1050 de 2004, Manual de Señalización Vial), expedidos por el Ministerio de Transporte), y trasladar los escombros hasta el sitio de almacenamiento especificado por La administración o gerencia de los Aeropuertos para el efecto.
- Cuando las compañías realicen grandes proyectos de construcción, ampliación, modificación o adecuación en el Aeropuerto, deben contar con las respectivas autorizaciones o permisos ambientales emanados por las autoridades correspondientes, o según el caso un plan de manejo específico.
- Para el manejo de escombros generados por las obras de construcción, mantenimiento o remodelación en el Aeropuerto, se debe tener en cuenta todos los lineamientos establecidos en la Resolución 541 de 1994, que regula el cargue, descargue, transporte, almacenamiento y disposición final.
- Los usuarios, contratistas, supervisores delegados y/o funcionarios, que en el desarrollo de obras de construcción, mantenimiento o remodelación, genere escombros, deberá exigírsele dar estricto cumplimiento de la Resolución No. 541 de 1994 expedida por los Ministerios del Medio Ambiente, vivienda y Desarrollo Territorial y Ministerio de Transporte, que regula el cargue, descargue, transporte y almacenamiento y disposición final de escombros, de construcción, demolición y capa orgánica, suelo y subsuelo.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.10.4 Obligaciones de los explotadores de aeronaves.

Los explotadores de aeronaves que realicen vuelos nacionales e internacionales, son responsables por el estricto cumplimiento de las normas establecidas por las autoridades ambientales, sanitarias y fitosanitarias, como sigue:



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 79 de 109

- Los explotadores de aeronaves que operen en el aeropuerto están en la obligación de cumplir con todas las disposiciones establecidas en la Ley 9ª de 1979 y sus Decretos Reglamentarios, incluido el Decreto 1601 de 1984; deberán además cumplir con el Decreto 389 de 1979 y demás Normas y Actos Administrativos proferidos por las autoridades ambientales que modifiquen o adicionen las anteriores normas, sobre el manejo de residuos generados en vuelos nacionales o internacionales
- Los residuos deben ser empacados en bolsas resistentes y luego ser transportados hasta su lugar de acopio temporal, teniendo en cuenta las disposiciones que lo regulan y cumpliendo con el Manual para el Manejo Integral de Residuos de los Aeropuertos, y cualquier otro procedimiento diseñado por la administración o gerencia de los Aeropuertos para el efecto y supervisados por las autoridades ambientales, de salud, fitosanitarias y las de aduana.
- Una vez los residuos provenientes de vuelos internacionales y nacionales de zonas endémicas se encuentren adecuadamente empacados, las compañías aéreas tendrán la responsabilidad de verificar el traslado inmediato de estos residuos, al centro de acopio del Aeropuerto, para su almacenamiento temporal y posterior incineración a través de empresas certificadas para la prestación de este servicio.
- Las excretas de las aeronaves deben ser llevadas hasta el punto de disposición asignado en el Aeropuerto, y el personal encargado para dicha labor, debe garantizar que el proceso se realice dentro de las más estrictas normas de higiene, salud ocupacional y seguridad industrial.

En caso que en el aeropuerto no cuente con puntos de descargas de excretas y disposición de residuos peligrosos (RESIDUOS GENERADOS EN VUELOS INTERNACIONALES) su evacuación no será permitida en el terminal aéreo.

El generador de los desechos mencionados en el numeral anterior, es responsable por implementar medidas de neutralización de los mismos y realizar la disposición final de acuerdo a los requerimientos establecidos por la autoridad sanitaria o fitosanitaria, ambiental o aeroportuaria competente.

- Los explotadores de los hangares, talleres de mantenimiento de aeronaves o vehículos terrestres, personas naturales ó jurídicas y los contratistas que desarrollan actividades dentro del Aeródromo tienen la responsabilidad de trasladar los residuos una vez clasificados, empacados, agrupados e identificados a los centro de acopio establecidos por la administración o gerencia de los Aeropuertos para tal efecto, o entregarlos directamente a empresas debidamente autorizadas para la disposición de residuos especiales.
- En los demás aspectos relacionados con el presente capítulo debe tenerse en cuenta las recomendaciones OACI contenidas en el Anexo 16 y demás normas que lo complementen
- En caso de incumplimiento de estas normas por parte de las empresas, aerolíneas, contratistas o de las personas naturales o jurídicas que desarrollan su actividad en el



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 80 de 109

aeropuerto, la administración, gerencia o Explotador/Operador de Aeropuertos. Está facultado para implementar la acción correctiva según el caso, sin perjuicio de repercutir los costos generados a la empresa o compañía que resulte responsable y de notificar oportunamente las novedades a la Aeronáutica Civil y a la Autoridad Ambiental.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.10.5 Control y vigilancia al uso y manejo de sustancias químicas y plaguicidas.

Ejercer funciones de control y vigilancia a aquellas actividades que tengan que ver con el almacenamiento y transporte de sustancias químicas, plaguicidas o residuos peligrosos dentro de las instalaciones. Se deben disponer de medidas de seguridad apropiadas de tal forma que no ocasionen daños para la salud y contaminación al medio ambiente.


7.10.6 Saneamiento desinfección y control de plagas.

- Implementar en coordinación con las autoridades sanitarias, programas de desinfección, desratización, desinsectación u otros necesarios para mantener el control de vectores dentro de los predios del Aeropuerto y su entorno.
- Exigir a las empresas que operan en el Aeropuerto, que realicen trimestralmente programas de fumigación y desratización de sus instalaciones, para evitar la proliferación de roedores e insectos. En caso de incumplimiento, la gerencia, administración y/o explotadores procederán a realizar esta actividad y repercutirá el costo del servicio correspondiente.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.10.7 Control del ruido y aire.

- El ruido en tierra puede constituirse en una seria molestia para los vecindarios (especialmente de noche), en la proximidad del Aeropuerto, así como para los pasajeros y funcionarios del Aeropuerto.
- La limitación al ruido de las aeronaves conduce a una mejora en las condiciones de ruido en tierra. Tal como lo establece el numeral 11.14.2.1. Responsabilidad, de la Parte Décimo Primera (XI) de los R.A.C., los procedimientos de atenuación o el manual específico serán adoptados por la U.A.E.A.C.
- Realizar estudios de Monitoreo de Ruido y Calidad de Aire Circundante en el Aeropuerto, en cumplimiento de la normativa ambiental vigente y de los requerimientos de las autoridades

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 81 de 109

ambientales, con el propósito de verificar las condiciones de ruido y de la concentración de gases, y velar porque estas no sean superiores a los límites establecidos.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.10.8 Manejo ambiental.

Coordinar con las entidades competentes la supervisión del cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre el control ambiental en los predios del Aeropuerto y su entorno.

- Velar porque los servicios de agua potable, alcantarillado, recolección y almacenamiento de residuos generados en el Aeropuerto, sea eficiente y se realice de acuerdo con la legislación vigente.
- Velar porque el sistema de recaudación y cobro para los servicios de agua potable, alcantarillado, desinfección, desinsectación, incineración (peligrosos), recolección y almacenamiento de basuras producidas en el aeropuerto, sea eficiente y este de acuerdo con lo establecido.
- Exigir a las empresas o personas naturales o jurídicas que realizan labores de preparación, manipulación y venta de alimentos, mantener en óptimas condiciones de limpieza, los ductos extractores de aire caliente ubicados en sus instalaciones, debiendo enviar a las administraciones o gerencia de los Aeropuertos el cronograma de limpieza y mantenimiento de los ductos. Estas empresas también están obligadas a presentar en las administraciones o gerencia de los Aeropuertos, el certificado sanitario expedido por la autoridad de salud de la localidad.
- Las empresas autorizadas por la Aeronáutica Civil para la preparación y venta de alimentos en el Aeropuerto, deben dar cumplimiento a los requerimientos del Decreto 3075 de 1997, en especial lo establecido en su Capítulo VIII, relacionado con restaurantes y establecimientos de consumo de alimentos.
- Implementar una continua capacitación y asesoría ambiental a las empresas que operan en el aeropuerto, con el propósito de lograr un cambio de actitud frente al comportamiento y compromiso ambiental, a través del desarrollo del Plan de Gestión Social del Aeropuerto.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.10.9 Control y prevención del peligro por fauna silvestre.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 82 de 109

Cada Aeropuerto implementará un Sistema de Prevención del Peligro Aviario y de la Fauna, siguiendo las directrices generales y recomendaciones contenidas en el *Plan Nacional de Limitación de Fauna en Aeropuertos*, elaborado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. En mérito de lo anterior, cada Aeropuerto formulará e implementará un Programa de *Gestión de Riesgos para el Control de Peligro Aviario y Fauna*, el cual será el resultado de una evaluación del riesgo realizada por expertos, se presentará como un documento impreso y contendrá los procedimientos adoptados para desarrollar un sistema eficaz de prevención del peligro por la presencia de fauna, a través de fichas que faciliten su revisión e inclusión de páginas vigentes.

El *Programa de Gestión de Riesgos para el Control de Peligro Aviario y Fauna- GERPAF*, incluirá como mínimo los objetivos, procesos, recursos, responsables, tiempo de ejecución, periodicidad e indicadores de cumplimiento de los subprogramas que se enuncian a continuación, los cuales serán elaborados teniendo como base lo descrito para cada uno de ellos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en Aeropuertos.

- a) Designación del personal responsable del Plan.
- b) Comité Aeroportuario de Prevención del Peligro Aviario.
- c) Diagnóstico y análisis del riesgo
- d) Implementación de medidas de control y procedimientos de intervención inmediata.
- e) Sistemas de notificación de incidentes.
- f) Programas de capacitación y sensibilización.
- g) Revisión del Plan de Manejo de Fauna.
- h) Documentación y control de datos.

Los Aeropuertos acogen las directrices consignadas en el Programa Nacional de Limitación de Fauna Silvestre y aquellas impartidas por el Comité Nacional de Peligro Aviario, todas las actividades y recomendaciones son implementadas, para tal efecto se cuenta con un Programa de Gestión de Riesgos para el Control de Peligro Aviario y Fauna - GERPAF a cargo de un Oficial de Fauna Silvestre.

- La Aerocivil a través del Programa de Limitación de Fauna Silvestre identifica los factores de riesgo que atraigan la presencia de aves, implementará las medidas necesarias que permitan mantener las zonas libres de alimento y refugio para aves.
- Los Gerentes Administradores y Explotadores/Operador de Aeropuertos son responsable de evaluar la modificación de las áreas aeroportuarias, especialmente lo concerniente a zonas verdes, canales de agua, áreas del terminal de pasajeros y terminar de carga, con el objeto de garantizar que estas no sean atractivos para la fauna, de igual forma es deber garantizarlas medidas necesarias para evitar que en los interiores del recinto aeroportuario se desarrollen actividades que puedan constituirse como un foco de atracción de aves tales como mal uso de las residuos sólidos, zonas agrícolas, ganadería; entre otras.
- El Comité de Peligro Aviario, involucra a las distintas Autoridades Municipales, Policivas, Ambientales, MAVDT, Aerolíneas, Procuraduría, Gobernación y Aeronáutica Civil. El Comité se reúne ordinariamente con una periodicidad de dos, tres meses o cuatro meses de acuerdo



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 83 de 109

al Aeropuerto y el riesgo presente, o de manera extraordinaria si las circunstancias lo ameritan, de acuerdo con la Resolución 3530 de 2010, por medio de la cual se modifica el Comité Nacional para la Prevención del Peligro Aviario y Comités Aeroportuarios. El objetivo del Comité es buscar soluciones conjuntas a la problemática identificada por presencia de aves en los Aeropuertos e informa a la Aeronáutica Civil de las decisiones que se adopten para control y seguimiento de esta problemática, actividades que están bajo la responsabilidad de la Aeronáutica Civil.

- Los Gerentes, Administradores y Explotadores a través del GERPAF vela por la identificación de las actividades no compatibles con el uso del suelo, cuyas recomendaciones se encuentran consignadas en el *Manual uso del suelo en zonas aledañas a los aeropuertos* en cuanto al cumplimiento del R.A.C. 14, por medio del cual se adoptan normas sobre peligro aviario.
- El Programa de Limitación de Fauna Silvestre posee procedimientos para la planeación de recorridos rutinarios antes de cada franja de concentración de vuelo a efectos de brindar una reacción en tiempo real si se detectan aves/mamíferos cercanos al área de movimientos (plataforma), activando lo mecanismos de dispersión.
- Es deber de todas las Aerolíneas y personal de mantenimiento reportar cualquier incidente relacionado con fauna silvestre, ya que ésta es la base en la cual se sustenta la acciones del PLFS y además alimenta la base de datos de impactos con fauna.

En la implementación del *Programa de Gestión de Riesgos para el Control de Peligro Aviario y Fauna* se realizará además:

- Designación del personal responsable de coordinar la implementación del *Programa de Gestión de Riesgos para el Control de Peligro Aviario y Fauna - GERPAF*, de acuerdo a los criterios establecidos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en Aeropuertos.
- Garantizar la realización de estudios que permitan identificar los factores de riesgo del Aeropuerto.
- Evaluar la modificación de las áreas aeroportuarias, especialmente lo concerniente a zonas verdes y canales de agua, de tal manera que se reduzca el atractivo para la fauna, así como garantizar las medidas necesarias para evitar que en los interiores del recinto aeroportuario se desarrollen actividades que puedan constituirse como un foco de atracción de aves tales como mal uso de las residuos, zonas agrícolas, ganadería, entre otras.
- Evaluar la condición de operabilidad de los Aeropuertos en relación a la presencia de fauna como parte de los procedimientos rutinarios operacionales, y en caso de ser necesario, activar medidas de dispersión inmediatas que desalienten la presencia de fauna, minimizando el riesgo de impacto.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 84 de 109

- Basándose en el Plan Nacional de Limitación de Fauna; remitir esta información al Grupo de Gestión Ambiental y Sanitaria de la Aeronáutica Civil, para su recopilación y remisión a la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.
- Contar con una base de datos de los incidentes reportados en el mismo, que incluya choques con aeronaves en movimiento, hallazgos de fauna muerta en pistas y zonas de seguridad y hallazgos de evidencias de choques como abolladuras y restos de fauna detectados por el personal de mantenimiento y todas las afectaciones generadas a las operaciones aéreas por presencia de fauna, tales como aterrizajes o despegues abortados, maniobras evasivas; etc.
- Realizar inspecciones de áreas aledañas al Aeropuerto identificando la existencia de actividades potencialmente atractivas de fauna peligrosa para la aviación, tales como rellenos sanitarios, basureros, plantas de tratamiento de residuos sólidos, puntos de transferencia de residuos sólidos, mataderos, plazas de mercado, zoológicos, frigoríficos, plantas de tratamiento de derivados animales, cuerpos de agua artificiales; entre otros y que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas. Y, realizar la gestión ante las autoridades competentes para el control y seguimiento de dichas actividades, manteniendo informada a la Aeronáutica Civil de estos procesos.
- Desarrollar programas de capacitación que instruyan al personal aeroportuario sobre el peligro aviario y de la fauna.
- Contar con un sistema de documentación y control de datos que soporten la gestión desarrollada en cada uno de los programas del Programa de Gestión de Riesgos para el Control de Peligro Aviario y Fauna, que brinde facilidad para su consulta y revisión.
- Implementar las directrices impartidas por el Comité Nacional de Peligro Aviario y Fauna.
- Los Gerentes, Administradores y Explotadores tiene la facultad para retirar cualquier animal doméstico que se encuentre fuera del control de su propietario interfiriendo con la normal operación de las áreas de movimiento (plataforma), del terminal y vías de acceso del aeropuerto, siempre y cuando se encuentren, lo anterior se hará a expensas y bajo riesgo de sus propietarios.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 85 de 109

7.11 SANIDAD AEROPORTUARIA.

Para aquellos Aeropuertos donde le sea aplicable por ley se establecen las pautas generales para la utilización de los servicios de la Sanidad Aeroportuaria en el Aeropuerto. Igualmente se establecen los requisitos y procedimientos a seguir para el transporte de pasajeros, pasajeros enfermos que utilicen aerolíneas comerciales y su atención dentro del aeropuerto en el área de Sanidad Aeroportuaria.

Definir las disposiciones generales para asegurar el cumplimiento del Decreto 1601 de 1984 "Sanidad Portuaria y Vigilancia Epidemiológica en Naves y Vehículos Terrestres".

Definir los requisitos y procedimientos a seguir para autorizar el transporte de pasajeros en condiciones especiales de salud (enfermos) en aeronaves y su atención dentro del Aeropuerto.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

7.11.1 Objetivos de la sanidad aeroportuaria.

Son Objetivos de la Sanidad Aeroportuaria atender las emergencias y urgencias aeroportuarias que se presenten en los aeropuertos y apoyar a las entidades territoriales, locales de salud a los eventos de salud pública que se presenten en el país.

7.11.2 Aspectos básicos de la sanidad aeroportuaria.

7.11.2.1 El Explotador/Operador de Aeropuerto o quien haga sus veces, aplicará las medidas y acciones sanitarias y/o ambientales, contenidas en el Reglamento Sanitario Internacional, la Ley 9ª De 1979, el Decreto 1601 de 1984, 1011 de 2006 y Resolución 1043 de 2006; y de las demás normas que lo modifiquen o adicionen en lo referente al Plan de Emergencia, Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional, Programa de Vigilancia Epidemiológica y de Control Sanitario, el Servicio de Sanidad del Aeropuerto presta servicio médico y paramédico durante el horario de operación del Aeródromo.

7.11.2.2 De acuerdo a la categorización de los servicios de Sanidad Aeroportuaria, la Dirección de Seguridad y Supervisión de la Aerocivil determinara los requerimientos de profesionales de la salud (médicos y paramédicos), conductores de ambulancia, dotación de equipos y suministros médico y de medicamentos y servicio asistencial de transporte a pacientes, de acuerdo a los protocolos establecidos para tal fin. Con base en lo anterior, el Explotador/Operador de Aeródromo proporcionará los recursos requeridos en Sanidad Aeroportuaria en los Aeropuertos. El seguimiento y control del cumplimiento respectivo lo efectuará la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria a través del Grupo de Sanidad Aeroportuaria."



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 86 de 109

7.11.2.3 Los conductores de las ambulancias deberán tener la Licencia de Conducción respectiva para el vehículo que pretender conducir y al menos el curso de conducción en plataforma realizado por la autoridad competente, capacitación en primeros auxilios y curso de soporte básico de vida como este reglamentado por la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria.

7.11.2.4 La Sanidad Aeroportuaria, prestará los servicios de atención médica de urgencias a tripulantes, pasajeros, operarios, visitantes y funcionarios vinculados al Terminal Aéreo y demás usuarios del Aeropuerto.

7.11.2.5 Cada sanidad debe elaborar y mantener actualizado el protocolo de manejo residuos hospitalarios, el protocolo de transporte de autorización de órganos, autorización de pasajeros enfermos o en condiciones especiales y demás protocolos que en la operación deban desarrollar de acuerdo a lo reglamentado por la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria.

7.11.2.6 Cuando un usuario requiera el Servicio de Sanidad aeroportuaria en lo posible se debe tener en cuenta que:

- a) El paciente debe ser llevado a las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria.
- b) Cuando se solicite la presencia del médico en cualquier área del aeropuerto, debe ser porque el estado de salud del paciente está tan comprometido que su traslado a las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria es difícil.
- c) Cuando se solicite un servicio de ambulancia dentro del área aeroportuaria, se debe especificar si ésta requiere ir acompañada de un médico o personal paramédico debidamente certificado.
- d) El Servicio de Sanidad debe apoyar y asesorar todas las acciones del Programa Integrado de Sanidad Aeroportuaria de acuerdo a lo establecido en el Decreto 1601 de Junio 27 de 1984 y demás normas que lo modifiquen o adicionen en lo referente al Plan de Emergencia, Plan de Contingencia, al Programa de Vigilancia Epidemiológica y de Control Sanitario, Protocolos Médicos, Protocolos Equipos Médicos y Medicamentos.
- e) El Explotador/Operador de Aeropuerto, garantizará el óptimo mantenimiento de las instalaciones de sanidad, de los equipos médicos y asistenciales, así como el servicio oportuno y eficiente a usuarios de esta dependencia.
- f) La prestación del servicio de ambulancias TAB se realizará de acuerdo al estado de salud del paciente y previa autorización del médico de turno.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.11.3 Protocolo uso ambulancias.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 87 de 109

- 7.11.3.1** Las ambulancias deben estar habilitadas por el ente de salud de cada ciudad.
- 7.11.3.2** El Explotador/Operador de Aeropuerto, velará por el buen estado de las ambulancias y el óptimo funcionamiento de los equipos existentes en ella.
- 7.11.3.3** El servicio de ambulancias debe colaborar en todas los programas de emergencia del aeropuerto.
- 7.11.3.4** El Explotador/Operador de Aeropuerto, coordinará con las entidades de salud y de socorro involucradas en el plan de emergencia, la disponibilidad de personal médico, paramédico, ambulancias y equipos para cualquier emergencia que se presente en el aeropuerto.
- 7.11.3.5** Cuando el Explotador/Operador de Aeropuerto requiera localizar, diseñar, construir, remodelar o ampliar las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria, deberá hacerlo de acuerdo a lo estipulado para tal efecto en los Decretos 1601 de 1984, 1011 de 2006, y la Resolución 1043 de 2006, por la cual el Ministerio de Protección Social estableció las condiciones que deben cumplir los Prestadores de Servicios de Salud para habilitar sus servicios e implementar el componente de auditoría para el mejoramiento de la calidad de la atención y se dictan otras disposiciones, así como las normas que la modifiquen o adicionen.
- 7.11.3.6** En lo pertinente la responsabilidad por lesiones o muerte del pasajero, se deberá remitir a lo dispuesto en el Artículo 1880 del Código de Comercio.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.11.4 Transporte de pasajeros enfermos y pasajeros con movilidad reducida.

7.11.4.1 Para todos los efectos se seguirán las normas establecidas para este propósito en la Parte Tercera (III) de los R.A.C., en particular el numeral 3.10.2.9., Pasajeros Especiales,

7.11.4.2 Ningún Explotador de Aeronaves podrá transportar a una persona con señales evidentes de enfermedad, si ésta no presenta el certificado médico de aptitud para realizar el viaje vía aérea, en cual debe contener el diagnóstico del médico, el tratamiento que recibe con los datos de nombre y teléfono del médico tratante. El certificado aludido debe ser expedido por el médico tratante máximo Veinticuatro (24) horas antes del vuelo, teniendo en cuenta: trayecto, tipo de aeronave (presurizada o no) y duración del vuelo; además, especificar la clase de acompañante, médico, paramédico o familiar.

7.11.4.3 Cuando se presenten situaciones humanitarias y/o insalvables, los explotadores de aeronaves deben proceder a transportar al pasajeros en condiciones especiales de salud (enfermo), siempre y cuando no se comprometa la salud del resto de pasajeros o la seguridad del vuelo, y que



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 88 de 109

exista la respectiva autorización del médico tratante en donde se adviertan los posibles riesgos del caso, los cuales, los serán asumidos por el enfermo o quien autorice su traslado.

7.11.4.4 Si el transporte se realiza por una aerolínea se debe garantizar la evacuación rápida del paciente en grave estado de salud. La tripulación debe solicitar a los pasajeros permanecer sentados en su silla hasta que se haya realizado la evacuación del pasajero enfermo.

7.11.4.5 Cualquier aeronave que transporte pasajeros enfermos debe informar a la Sanidad Aeroportuaria desde el sitio de origen del vuelo y antes del despegue, transmitiendo los siguientes datos: nombre completo del paciente, destino, edad, diagnóstico, estado actual, tipo de acompañante (familiar, médico, etc.), lugar de remisión y si tiene servicio de ambulancia confirmado o no. Lo anterior, es necesario para que el médico de Sanidad Aeroportuaria asegure el cupo del paciente en el centro hospitalario al cual va remitido, el servicio de ambulancia si es necesario y prepare el equipo para la evacuación del paciente.

7.11.4.6 El comandante de la aeronave debe informar a la Torre de Control, por lo menos Veinte (20) minutos antes del arribo para poder agilizar la atención del paciente.

7.11.4.7 Como requisito para su transporte, todo paciente remitido a otra ciudad debe tener asegurado un centro hospitalario donde será recibido. Se exceptúan los casos de atentados terroristas, emergencias estructurales como terremotos, sismos, inundaciones y maremotos, accidentes graves donde la urgencia de la remisión no permite conseguir de antemano el cupo en el centro hospitalario, o en el caso que durante el vuelo se le presente percance de salud a algún pasajero, quien será atendido de emergencia en Sanidad Aeroportuaria.

7.11.4.8 El servicio de ambulancia, debe llegar a la Sanidad Aeroportuaria Diez (10) minutos antes, de la hora estimado de arribo de la aeronave al lugar de destino. La ambulancia debe solicitar el permiso de ingreso a plataforma, ante el Explotador/Operador del Aeropuerto o quien haga sus veces.

7.11.4.9 La Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria indicará las circunstancias y procedimientos detallados para el transporte de pasajeros en condiciones médicas especiales, mediante circulares que deberán ser divulgadas por el Explotador/Operador de Aeródromo.

7.11.4.10 Es responsabilidad del explotador, facilitar la locomoción y traslado de personas con movilidad reducida en el proceso de embarque y desembarque de aeronaves, por medio del servicio de la ambulancia de Sanidad Aeroportuaria.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.11.5 Información médica a los usuarios.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 89 de 109

7.11.5.1 El Explotador/Operador de Aeródromo informará a los usuarios sobre las patologías especiales que se deben tener en cuenta a la hora de volar, entre las que se encuentran:

- a) Anemia: Hemoglobinas por debajo de 8,5 gm/dl, no pueden volar; solo los pasajeros con anemia de células falciformes podrán volar con el acompañamiento de unidades de oxígeno.
- b) Enfermedad descompresiva: Los buzos solo pueden volar después de Cuarenta y Ocho (48) horas de la última inmersión.
- c) Diabetes: deben tener en cuenta la dosis diaria de medicación para los vuelos largos.
- d) Diarrea: Solo si esta es de alto débito no deben volar.
- e) Fracturas: No deberían volar los pacientes a quienes se les ha colocado un yeso cerrado con menos de Cuarenta y Ocho (48) horas, o si utilizan férulas neumáticas.
- f) Oftalmológicos: Cirugías de cataratas con gas, o similares solo hasta Dos (2) semanas después de realizada deberían volar.

7.11.5.2 Contraindicaciones cardiovasculares a informar a los usuarios a la hora de volar:

- a) Infarto del miocardio sin complicaciones durante Dos (2) semanas.
- b) Infarto del miocardio con complicaciones durante Seis (6) semanas.
- c) Angina inestable.
- d) Insuficiencia cardiaca congestiva grave descompensada.
- e) Hipertensión arterial descontrolada.
- f) Los injertos de bypass coronario durante Dos (2) semanas
- g) Accidente cerebro-vascular durante Dos (2) semanas.
- h) Taquicardias supra-ventriculares o ventriculares descontroladas
- i) Enfermedad valvular cardiaca con sintomatología grave.

7.11.5.3 Indicaciones cardiovasculares para suministro de oxígeno durante el vuelo:

- a) Cuando el paciente usa oxígeno a altitud habitual.
- b) Cardiopatía congénita cianósante.
- c) Hipertensión Pulmonar Primaria.
- d) Otras enfermedades cardiovasculares asociadas a hipoxemias basales conocidas.
- e) Insuficiencia Cardiaca congestiva.

7.11.5.4 Recomendaciones preventivas de trombosis venosa profunda en vuelos largos:

- a) No colocar equipaje en el espacio de debajo del asiento de enfrente ya que reduce la posibilidad de mover las piernas.
- b) Ejercitar las piernas a intervalos regulares mientras se está sentado.
- c) Deambular por los pasillos del avión un breve tiempo.
- d) Consumir líquidos suficientes antes y durante el vuelo (agua).
- e) Evitar bebidas alcohólicas debido a su efecto diurético y vasodilatador.
- f) Indicar el uso de medias de gradientes de presión a los pasajeros con riesgos de TVP.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 90 de 109

g) Anticoagulación oral o parenteral a pacientes con antecedentes de trombosis múltiples, embolismos pulmonares, neoplasias, postquirúrgico por fractura de piernas o pelvis.

7.11.5.5 Enfermedades pulmonares que se deben valorar a la hora de volar y que requieren probablemente el uso de oxígeno en vuelo:

- a) Asma.
- b) Enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC).
- c) Bronquiectasias y fibrosis quística.
- d) Enfermedad pulmonar intersticial.
- e) Neoplasias malignas.
- f) Enfermedades neuromusculares.
- g) Infecciones respiratorias.
- h) Neumotórax.
- i) Derrame pleural.
- j) Enfermedades vasculares del pulmón.
- k) Pacientes especiales (pacientes con traqueotomía o cánula de oxigenación).

7.11.5.6 Indicaciones y contraindicaciones a tener en cuenta por el usuario en estado de embarazo y que pretenda volar:

- a) Las náuseas y mareos se ven incrementados durante el vuelo.
- b) No usar prendas de vestir apretadas y el cinturón debe estar flojo durante el vuelo.
- c) Se puede presentar hipoxemia si la embarazada se encuentra con hemoglobina baja.
- d) Las embarazadas de alto riesgo con complicaciones no deben volar. (amenaza de parto prematuro, preeclamsia, hipertensión crónica, embarazos múltiples, incompetencia cervical y sangrados previos entre otros.)
- e) Las embarazadas deben caminar durante el vuelo mínimo cada hora por el riesgo de TVP en vuelos de duración mayor a Tres (3) horas.
- f) Mujeres con más de 35 semanas de embarazo deben ser evaluadas por médico de sanidad aeroportuaria quien evaluará el riesgo beneficio para expedir la autorización de vuelo.
- g) Los recién nacidos para mantener la trompa de Eustaquio permeable
- h) Los nacidos con más de Diez (10) días pueden volar sin problema pero se recomienda que sean amamantados durante el descenso.

7.11.5.7 Contraindicaciones que debe ser consideradas como absolutas:

- a) Enfermedades infectocontagiosas.
- b) Moribundos.
- c) Otitis media aguda.
- d) Sinusitis aguda.
- e) Pacientes psiquiátricos sin control médico.
- f) Pacientes con fractura de mandíbula donde el paciente no puede abrir la boca.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 91 de 109

- g) Pasajeros en estado de embriaguez o alicoramiento o bajo los efectos de drogas alucinógenas, siendo necesario el dictamen pericial de personal médico o paramédico del Grupo de Sanidad Aeroportuaria.

7.11.5.8 Contraindicaciones post quirúrgicas o de procedimientos con restricciones a la hora de volar:

- a) Colonoscopia hasta Veinticuatro (24) horas después de realizado el procedimiento puede viajar.
- b) Cualquier cirugía abdominal debe antes ser evaluado por médico de sanidad aeroportuaria. En principio deben esperar mínimo cinco a siete días para volar.
- c) Neurocirugías menores de Siete (7) días por el aire atrapado dentro de la cavidad craneana.
- d) Cirugía de tórax antes de Veintiún (21) días.
- e) Pacientes con tratamientos odontológicos, (tratamientos de conducto no terminados, abscesos dentales no drenados).

7.11.5.9 Los Pacientes quemados deberían ser transportados dentro de las primeras veinticuatro (24) horas; una vez pasado este lapso las complicaciones son mayores, pues aumenta la posibilidad de deshidratación y el riesgo de infección. Es importante anotar, que debido a la disminución de la humedad del aire en la altura, el aporte de líquidos a estos pacientes debe ser muy alto para reponerle las pérdidas de los mismos en la zona quemada.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.11.6 Certificado de aptitud para viaje aéreo.

7.11.6.1 Una vez el médico tratante haya considerado todos estos factores, antes de ordenar remitir al paciente y autorizar su transporte por avión, debe elaborar el certificado de aptitud y obtener el visto bueno del médico de turno de Sanidad Aeroportuaria para realizar el viaje. El certificado de aptitud, sin el cual ningún pasajero enfermo puede abordar un avión, debe expedirse máximo Veinticuatro (24) horas antes del vuelo.

7.11.6.2 El certificado de aptitud debe incluir:

- a) Resumen de la Historia Clínica.
- b) Identificación del paciente.
- c) Antecedentes médicos.
- d) Diagnóstico.
- e) Resumen de la enfermedad actual.
- f) Manejo médico.
- g) Nombre y número telefónico del médico tratante.
- h) Examen médico prevuelo.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 92 de 109

- i) Tipo de acompañante requerido.
- j) Remisión confirmada al centro asistencial donde va dirigido el paciente.

Datos de la aerolínea en que viaja:

- a) Número de vuelo.
- b) Tipo de aeronave (presurizada o no).
- c) Clase en la que viajará.
- d) Fecha y hora de viaje:
- e) Trayecto.
- f) Tiempo de duración del vuelo.

En los casos de atentados terroristas, emergencias estructurales como terremotos, sismos, inundaciones y maremotos, accidentes graves donde la urgencia de la remisión no permite conseguir de antemano el cupo en el centro hospitalario, o en el caso en que durante el vuelo se le presente percance de salud a algún pasajero, estos son atendidos de Emergencia en Sanidad Aeroportuaria.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 93 de 109

7.12 SALUD OCUPACIONAL Y SEGURIDAD INDUSTRIAL.

Esta sección busca mantener al trabajador en las mejores condiciones de salud y seguridad con su entorno laboral aeroportuario, protegiéndolo de los riesgos generados en el sitio de trabajo. Busca la participación activa de los trabajadores y contratistas en el desarrollo de los diferentes subprogramas a implementar y desarrollar intervenciones sobre las condiciones de salud y de trabajo de acuerdo con los diagnósticos integrales encontrados.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

7.12.1 Exigencia del cumplimiento Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional y seguridad industrial.

7.12.1.1 Las empresas (públicas o privadas) que prestan servicios en las instalaciones aeroportuarias, contratistas y subcontratistas que realizan obras civiles y otras prestaciones, están obligados a desarrollar un sistema de gestión en seguridad y salud en el trabajo de acuerdo con su actividad económica y será específico y particular, de conformidad con sus riesgos reales o potenciales y el número de trabajadores. Tal sistema deberá estar contenido en un documento firmado por el representante legal de la empresa, y el encargado de desarrollarlo, el cual contemplará actividades de medicina preventiva, medicina del trabajo, higiene industrial y seguridad industrial, con su respectivo cronograma de actividades.

7.12.1.2 El Explotador/Operador de Aeródromo y todos los integrantes de la comunidad aeroportuaria, incluyendo los contratistas temporales deben cumplir todos los requisitos legales vigentes en materia de salud ocupacional y seguridad industrial desde el inicio de la ejecución del contrato hasta su terminación, específicamente lo determinado por:

- ❖ Ley 9ª de 1979. Artículo 81. Los contratistas que empleen trabajadores, adquieren el carácter de empleadores.
- ❖ Resolución 2400 de 1979, Título IV, Capítulo II. Los empleadores deben suministrar los equipos y elementos de protección personal adecuados que reúnan condiciones de seguridad y eficiencia para el trabajador, según la naturaleza del riesgo de las actividades a desarrollar.
- ❖ Decreto 614 de 1984, Artículo 24. Los empleadores deben responder por la ejecución del programa permanente de salud ocupacional en los lugares de trabajo.
- ❖ Resolución 1016 de 1989: Todo contratista debe ordenar a los trabajadores la realización de los exámenes médicos acorde con el trabajo a desempeñar y con los riesgos a que estará



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 94 de 109

expuesto durante el tiempo que permanezca la actividad. Además, deberá velar por que sus trabajadores realicen los controles y correcciones indicadas en estos.

- ❖ Decreto 1295 de 1994 y ley 776 de 2002: Todos los empleadores deben afiliarse y estar al día en pagos al Sistema General de Riesgos Profesionales, para el reconocimiento de las prestaciones asistenciales y/o económicas que se generan a causa de un accidente laboral o una enfermedad laboral.
- ❖ Decreto 1295 de 1994, artículo 21. Todos los empleadores deben facilitar la capacitación de los trabajadores a su cargo en materia de salud ocupacional.
- ❖ Resolución 2400 de 1979, Título I, Capítulo II. Todos los empleadores deben suministrar instrucción adecuada a los trabajadores antes de que se inicie cualquier ocupación, sobre los riesgos y peligros que puedan afectarles, y sobre la forma, métodos y sistemas que deban observarse para prevenirlos o evitarlos.
- ❖ Resolución 1401 de 2007: Por la cual se reglamenta la investigación de incidentes y accidentes de trabajo, con el fin de identificar las causas, hechos y situaciones que los han generado, e implementar las medidas correctivas encaminadas a eliminar o minimizar condiciones de riesgo y evitar su recurrencia.
- ❖ Circular Dirección General fechada 11 de mayo de 2005 (exigencia del cumplimiento de Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional a los contratistas).
- ❖ Concepto 089341 del 31/03/2011 emanada por el Min Protección Social

Por el cual se precisó el alcance de la obligación del empleador de reentrenar a los trabajadores que realizan labores en alturas.
- ❖ Resolución 652 del 30/04/2012 emanada por el Min Trabajo

Por la cual se establece la conformación y funcionamiento del Comité de Convivencia Laboral en empresas públicas y privadas y se dictan otras disposiciones.
- ❖ Ley 1562 del 11/07/2012 emanada por la Presidencia de la Republica

Por la cual se modifica el sistema del sistema de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional.
- ❖ Resolución 1409 del 23/07/2012 emanada por el Min Trabajo

Por la cual se establece el Reglamento de seguridad para protección contra caídas en trabajo en alturas.
- ❖ Decreto 0723 del 15/04/2013 emanada por el Min Trabajo



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 95 de 109

Por la cual se reglamenta la afiliación al Sistema General de Riesgos Laborales de las personal vinculadas a través de un contrato formal de prestación de servicios con entidades o instituciones públicas o privadas y de los trabajadores independientes que laboran en actividades de alto riesgo y se dictan otras disposiciones.

NORMATIVIDAD INTERNA (SOLO APLICABLE EN AEROPUERTOS ADMINISTRADOR POR UAEAC)

- ❖ Circular del 11/05/2005 emitida por la Dirección General- Exigencia del cumplimiento de Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional
- ❖ Resolución No. 2335 31/05/2005 emitida por Dirección General- Exigencia del cumplimiento de la clausula de seguridad industrial.
- ❖ Circular 3103/063/2009 – Cumplimiento de la clausula de seguridad industrial a contratistas.
- ❖ Resolución 3478/07/10- Programa Único Prevención y Control de Sustancias Psicoactivas para Aeronáutica Civil.

7.12.1.3 Todos los contratistas deben dar cumplimiento a la normatividad legal vigente en materia de seguridad y salud ocupacional; así como la normatividad interna, requerimientos y procedimientos expedidos por la AERONAUTICA CIVIL.

Las principales actividades de los subprogramas de Medicina Preventiva y del Trabajo son:

1. Realizar exámenes médicos, clínicos y paraclínicos para admisión, ubicación según aptitudes, periódicos ocupacionales, cambios de ocupación, reingreso al trabajo, retiro y otras situaciones que alteren o puedan traducirse en riesgos para la salud de los trabajadores.
2. Desarrollar actividades de vigilancia epidemiológica, conjuntamente con el subprograma de higiene y seguridad industrial, que incluirán como mínimo:
 - a. Accidentes de trabajo.
 - b. Enfermedades profesionales.
 - c. Panorama de riesgos.
3. Desarrollar actividades de prevención de enfermedades profesionales, accidentes de trabajo y educación en salud a empresarios y trabajadores, en coordinación con el subprograma de Higiene y Seguridad Industrial.
4. Investigar y analizar las enfermedades ocurridas, determinar sus causas y establecer las medidas preventivas y correctivas necesarias.
5. Informar a la gerencia sobre los problemas de salud de los trabajadores y las medidas aconsejadas para la prevención de las enfermedades profesionales y accidentes de trabajo.
6. Estudiar y conceptuar sobre la toxicidad de materia prima y sustancias en proceso, indicando las medidas para evitar sus efectos nocivos en los trabajadores.
7. Organizar e implantar un servicio oportuno y eficiente de primeros auxilios.
8. Promover y participar en actividades encaminadas a la prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.
9. Colaborar con el Comité de Medicina, Higiene y Seguridad Industrial de la empresa.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 96 de 109

10. Realizar visitas a los puestos de trabajo para conocer los riesgos, relacionados con la patología laboral, emitiendo informes a la gerencia, con el objeto de establecer los correctivos necesarios.
11. Diseñar y ejecutar programas para la prevención, detección y control de enfermedades relacionadas o agravadas por el trabajo.
12. Diseñar y ejecutar programas para la prevención y control de enfermedades generadas por los riesgos psicosociales.
13. Elaborar y mantener actualizadas las estadísticas de morbilidad y mortalidad de los trabajadores e investigar las posibles relaciones con sus actividades.
14. Coordinar y facilitar la rehabilitación y reubicación de las personas con incapacidad temporal y permanente parcial.
15. Elaborar y presentar a las directivas de la empresa, para su aprobación, los subprogramas de Medicina Preventiva y del Trabajo y ejecutar el plan aprobado.
16. Promover actividades de recreación y deporte.

Las principales actividades del subprograma de Higiene y Seguridad Industrial son:

1. Elaborar un panorama de riesgos para obtener información sobre éstos en los sitios de trabajo de la empresa, que permita la localización y evaluación de los mismos, así como el conocimiento de la exposición a que están sometidos los trabajadores afectados por ellos.
2. Identificar los agentes de riesgos físicos, químicos, biológicos, psicosociales, ergonómicos, mecánicos, eléctricos, locativos y otros agentes contaminantes, mediante inspecciones periódicas a las áreas, frentes de trabajo y equipos en general.
3. Evaluar con la ayuda de técnicas de medición cualitativas y cuantitativas, la magnitud de los riesgos, para determinar su real peligrosidad.
4. Conceptuar sobre los proyectos de obra, instalaciones industriales y equipos en general, para determinar los riesgos que puedan generarse por su causa.
5. Inspeccionar y comprobar la efectividad y el buen funcionamiento de los equipos de seguridad y control de los riesgos.
6. Estudiar e implantar los sistemas de control requeridos para todos los riesgos existentes en la empresa.
7. Conceptuar sobre las especificaciones técnicas de los equipos y materiales, cuya manipulación, transporte y almacenamiento generen riesgos laborales.
8. Establecer y ejecutar las modificaciones en los procesos u operaciones sustitución de materias primas peligrosas, encerramiento o aislamiento de procesos, operaciones y otras medidas, con el objeto de controlar en la fuente de origen y/o en el medio los agentes de riesgo.
9. Estudiar e implantar los programas de mantenimiento preventivo de las máquinas, equipos, herramientas, instalaciones locativas, alumbrado y redes eléctricas.
10. Diseñar y poner en práctica los medios de protección efectiva, necesarios en los sistemas de transmisión de fuerza y puntos de operación de maquinaria, equipos y herramientas de trabajo.
11. Inspeccionar periódicamente las redes e instalaciones eléctricas locativas, de maquinaria, equipos y herramientas para controlar los riesgos de electrocución y los peligros de incendio.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 97 de 109

12. Supervisar y verificar la aplicación de los sistemas de control de los riesgos ocupacionales en la fuente y en el medio ambiente y determinar la necesidad de suministrar elementos de protección personal, previo estudio de puestos de trabajo.
13. Analizar las características técnicas de diseño y calidad de los elementos de protección personal, que suministren a los trabajadores, de acuerdo con las especificaciones de los fabricantes o autoridades competentes, para establecer procedimientos de selección, dotación, uso, mantenimiento y reposición.
14. Investigar y analizar las causas de los accidentes e incidentes de trabajo y enfermedades profesionales a efectos de aplicar las medidas correctivas necesarias.
15. Informar a las autoridades competentes sobre los accidentes de trabajo ocurridos a sus trabajadores.
16. Elaborar, mantener actualizadas y analizar las estadísticas de los accidentes de trabajo, las cuales estarán a disposición de las autoridades competentes.
17. Delimitar o demarcar las áreas de trabajo, zonas de almacenamiento y vías de circulación y señalizar salidas, salidas de emergencia, resguardos y zonas peligrosas de las máquinas e instalaciones de acuerdo con las disposiciones legales vigentes.
18. Organizar y desarrollar un plan de emergencia.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.12.2 Lineamientos generales.

- El Sistema de gestión en seguridad y salud ocupacional de la empresas que conforman la comunidad aeroportuaria debe estar ajustado a los riesgos reales y potenciales con el cronograma de actividades que se esté desarrollando y firmado por el representante legal de la empresa.
- Todo contratista que realice actividades en el aeródromo deberá presentar y mantener actualizado la identificación de peligros, valoración de riesgos y determinación de controles (panorama de riesgos) generados por las actividades a desarrollar por el contratista en este sitio, para cada actividad, ítem o etapa del desarrollo del contrato, el contratista identificará los posibles peligros generados por la ejecución de las actividades, y para cada una de ellas tiene que realizar la valoración del riesgo y establecer los controles.
- Todo contratista deberá presentar y mantener actualizado el cronograma de actividades específico de seguridad industrial y salud ocupacional que desarrollará durante la ejecución del contrato, y este debe estar alineado con los peligros y controles identificados y establecidos de este contrato.
- Todo contratista que realice actividades en el aeródromo deberá presentar la matriz de elementos de protección personal que serán suministrados a sus trabajadores la cual también deberá estar de acuerdo con la identificación de peligros realizada en cada una de las etapas o ítems del proyecto.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS


NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 98 de 109

- La comunidad del aeropuerto deberá suministrar los elementos de protección pertinentes a la operación que se realiza y el Administrador podrá suspender la realización de las labores cuando compruebe que las mismas no se realizan con la protección adecuada.
- El contratista debe proveer a sus trabajadores y/o dependientes los elementos de protección personal en cantidad y calidad necesarias, de acuerdo con los riesgos reales o potenciales existentes en los lugares de trabajo o de ejecución del contrato y llevar registros pertinentes.
- Desde la iniciación de la ejecución del contrato, el contratista debe tener el registro del personal que va a laborar, especificando la ARL, E.P.S a AFP a la cual pertenece y debe acompañarse de la afiliación o autoliquidación vigente. Dejar copia del registro en el sitio de trabajo.
- El contratista o el dependiente delegado por el contratista debe conocer y hacer cumplir el programa de seguridad industrial y salud ocupacional dado a conocer en la etapa precontractual a la Entidad y que se será verificado a través de inspecciones de seguridad que realizara la Entidad.
- El contratista debe contar con un botiquín de primeros auxilios, debidamente dotado con los implementos básicos necesarios para atender los riesgos reales y potenciales propios de la ejecución del trabajo que se esté ejecutando (inmovilizadores, vendas elásticas, fijas, suero fisiológico, gasa, esparadrapo, parches para ojos, entre otros). Contar con camilla rígida u objeto similar en el sitio de desarrollo del objeto contractual o en su efecto identificar dentro de la empresa o lugar cercano donde se esté desarrollando las actividades contractuales.
- El contratista deberá establecer un mecanismo funcional que permita actuar adecuadamente en caso de presentarse una emergencia.
- Todo lugar de trabajo deberá contar con documento de fácil consulta donde se relacione: nombre de los trabajadores, teléfonos del contratista, interventor y/o supervisor, teléfonos de emergencia en caso de que se requiera.
- El contratista debe establecer la señalización pertinente y protección de la zona de trabajo temporal; su instalación debe ser previa a la iniciación de los trabajos y permanecerá durante todo el tiempo que duren las operaciones, en especial para no afectar la operación o aérea o someterla a un riesgo no mitigado como consecuencia de los trabajos que realiza.
- Está prohibido contratar trabajadores menores de edad, salvo tengan permiso del Ministerio de Protección social, documento que debe estar en el sitio de ejecución del contrato.
- Si el contratista realiza trabaja en alturas debe cumplir con la normatividad legal vigente del tema y cumplir con aspectos generales como: Tener el certificado médico de aptitud de los

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 99 de 109

trabajadores que realizan trabajos en alturas, certificados de formación y entrenamiento, diligenciamiento de permisos de trabajo, plan de emergencia puntual para esta actividad.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.12.3 Procedimiento de inspección durante la ejecución del contrato.

- Los Explotadores/Operadores de Aeródromo por medio de sus Administradores promoverán ante la comunidad aeroportuaria las buenas prácticas en materia de Seguridad Industrial y salud ocupacional y contribuirán con inspecciones asociadas al programa de Gestión de la Seguridad Operacional.
- Los supervisores y/o interventores, vigilarán directamente y controlarán el cumplimiento de los requisitos en materia de Seguridad Industrial y Salud Ocupacional durante todo el tiempo de ejecución del contrato, así como de las observaciones que realice el área de Salud Ocupacional de la Aerocivil cuando se trate de aeropuertos administrados por ésta última.
- Para el caso de aeropuertos administrados por la Aerocivil, el Administrador, supervisor del contrato o salud ocupacional cuando se identifiquen condiciones peligrosas o actos inseguros e incidentes deben reportarlo mediante el formato que se encuentra en la página de Aerosanito en la intranet o solicitarlo a Salud Ocupacional nivel central.
- En todo caso inseguro identificado se establecerá un plazo para que se tomen los correctivos pertinentes.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.12.4 Recomendaciones adicionales a los contratistas sobre sus obligaciones.

- El contratista deberá realizar inducción y capacitación a sus trabajadores y/ o dependientes sobre seguridad industrial, salud ocupacional, generalidades aeroportuarias, operaciones aeroportuarias y política de la salud ocupacional.
- Deberá hacer énfasis sobre los riesgos reales, potenciales existentes en el desarrollo del objeto contractual, aquellos relacionados con la operación del aeropuerto, la importancia del uso adecuado de los elementos de protección personal, entre otras; y dejar los respectivos registros de la capacitación.
- Todos los trabajadores deberán estar identificados de conformidad como lo establece la parte décimo séptima de los R.A.C.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

**MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS**

NID:4002082-27-14


Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 100 de 109

Debe recordar a su personal que existen prohibiciones particulares en los Aeropuertos sobre el consumo de tabaco en lugares de trabajo.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 101 de 109

7.13 SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL AERÓDROMO.

El explotador/operador de aeropuerto debe desarrollar su Plan de Operaciones basado en las siguientes obligaciones.

Cada numeral debe ser personalizado a la operación del aeropuerto y debe ser redactado en Presente.

Velar por que las actividades aeroportuarias y aeronáuticas, se desarrollen eficazmente y con criterios de Seguridad Operacional dentro del marco normativo y regulatorio establecido por la Aerocivil en concordancia con convenios internacionales de la Aviación Civil.

7.13.1 Disposiciones generales.

7.13.1.1 La actividad de inspección aeroportuaria tiene como misión asegurar el nivel aceptable de seguridad operacional en el aeródromo y mantener la calidad en los servicios que el aeropuerto presta.

7.13.1.2 La eficacia con la que el Explotador/Operador de Aeropuerto o quien haga sus veces, vigile y controle las Operaciones Aeroportuarias como parte del ejercicio de sus responsabilidades requiere de personal competente, apto y profesional para efectuar todas las inspecciones técnicas y administrativas necesarias.

7.13.1.3 Para que el personal de inspección pueda ejercer adecuadamente sus funciones es indispensable que esté capacitado debidamente y entrenado en el puesto de trabajo.

7.13.1.4 Toda no conformidad o posibilidad de mejora debe someterse inmediatamente a la atención del Administrador de Aeródromo.

7.13.2 Tipos de inspección.

7.13.2.1 Inspecciones regulares, son aquellas realizadas regularmente a las instalaciones administrativas y servicios aeroportuarios en pistas, en rampa, y en el terminal del Aeropuerto.

7.13.2.2 Inspecciones especiales son aquellas dirigidas a un área en particular y con una profundidad mayor en búsqueda del mejoramiento de ese aspecto particular en el aeródromo.

7.13.2.3 Inspecciones de la Aerocivil son las realizadas por un inspector de aeródromos de la Aerocivil de conformidad con el Programa de Supervisión establecido por la Dirección de Seguridad y Supervisión de Aeródromos.

7.13.3 Frecuencia de las inspecciones.





AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 102 de 109

7.13.3.1 Las inspecciones deben ejecutarse con regularidad y tan frecuentemente como sea posible. La frecuencia mínima recomendada para aeropuertos de baja operación es la siguiente:

- | | |
|--|------------|
| • Inspección Regular de Rampa: | Diaria |
| • Inspección del área de Maniobras: | Diaria |
| • Supervisión de Seguridad de la Aviación: | Trimestral |
| • Supervisión del Terminal. | Semestral |
| • Inspección Regular del Aeropuerto. | Anual |

7.13.3.2 Las inspecciones de la Aerocivil se realizarán al menos Una (1) vez por año en aeropuertos con operación de transporte aéreo regular de pasajeros.

7.13.3.3 Las Inspecciones en Aeropuertos con Operación Nocturna deberán realizarse así:

- PISTAS – Mínimo cuatro (4) supervisiones diarias, como se describe a continuación:
 - Inspección al amanecer - Supervisión minuciosa de la superficie, cubriendo el ancho total de todas las pistas, dedicando aproximadamente Quince (15) minutos por pista; dos (2) recorridos.
 - Inspección en la mañana - De todas las pistas, generalmente sobre el procedimiento de EN PISTA / FUERA DE PISTA, presentando especial atención al área entre las luces del borde de pista.
 - Inspección en la tarde - Igual a la supervisión de la mañana.
 - Inspección al anochecer - Cubriendo la superficie completa de la pista y debe incluir la inspección de la iluminación hasta muy tarde en la noche.
- CALLES DE RODAJE - Diariamente para aquellas que estén en uso.
- RAMPAS - Diariamente.
- ÁREAS DE CÉSPED - Las que pueden ser eventualmente usadas por las aeronaves, se inspeccionará con la misma frecuencia que las áreas pavimentadas adyacentes. Las demás áreas de césped, se revisarán en intervalos adecuados para poder detectar cualquier deterioro de la superficie.

NOTA: Los aeropuertos que no tienen operación nocturna deberán como mínimo realizar tres (3) Inspecciones diarias.

7.13.4 Supervisión de ayudas visuales.

7.13.4.1 La integridad y fiabilidad de las ayuda visuales, debe ser comparable a la de las ayudas no visuales. La integridad del sistema de iluminación, depende tanto del diseño de los circuitos internos del aeropuerto como del suministro externo de energía eléctrica; a su vez, la fiabilidad del sistema depende de la aplicación de programas de mantenimiento preventivo, conforme lo establece el numeral 14.3.10.4 de la Parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C., o el que lo modifique o



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 103 de 109

complemente, del grado de inspección que se mantenga y del acatamiento a las guías de mantenimiento establecidas por la Aerocivil.

7.13.4.2 El control operacional de la iluminación, es normalmente realizado por la dependencia encargada de las áreas de movimiento, pero las reparaciones son responsabilidad del Grupo de Mantenimiento del Aeropuerto como está recomendado en las circulares específicas.

7.13.4.3 La frecuencia de la supervisión están establecidas en la Circular 018 de la Secretaria de Sistemas Operacionales.

7.13.4.4 Todas las inspecciones de pista realizadas por el I.M. deben efectuarse en dirección opuesta al sentido de aterrizaje o despegue de las aeronaves, principalmente por razones de seguridad. La iluminación de la zona de toma de contacto en la pista, no resulta fácilmente accesible a la supervisión desde la dirección contra el viento, por lo que debe efectuarse una inspección por separado inmediatamente a continuación de la inspección principal.

7.13.4.5 El Aeropuerto debería contar con un conjunto de luces en tierra, dotadas de filtros intercambiables de colores verde, azul, rojo y blanco. Dichas luces, se utilizan en situaciones de emergencia o cuando no resulte posible el empleo de ninguna otra forma de iluminación.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 104 de 109

7.14 SUPERVISIÓN DURANTE EL MANTENIMIENTO O CONSTRUCCIONES.

7.14.1 Mantenimiento rutinario.

7.14.1.1 Las personas autorizadas pueden acceder a las partes activas del área de movimiento, previa obtención del permiso por control superficie del A.T.C. o por parte de la unidad que tenga delegado el control de la rampa para tareas como mantenimiento ligero, corte de césped, etc.

7.14.1.2 El A.T.C. se asegurará que:

- Ningún trabajo se ejecute en el área activa de movimiento sin su conocimiento.
- Los horarios de trabajo permitidos serán estrictamente cumplidos.
- Que el Administrador de Aeródromo haya informado a todas las personas que participen en el trabajo acerca de:
 - Áreas exactas donde debe ejecutarse el trabajo.
 - Rutas a seguir a dirigirse al área de trabajo y al retornar de él.
 - Procedimientos radiotelefónicos a utilizar.
- Se inspeccione el área al finalizar los trabajos para asegurarse de las condiciones satisfactorias y que no hay riesgos para la operación aérea.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.


7.14.2 Trabajos importantes de construcción y mantenimiento.

7.14.2.1 Se debe conformar un Grupo Interdisciplinario antes de acometer algún trabajo importante en el área de movimiento, con representantes delegados por el explotador/operador del aeropuerto, el Control de Tránsito Aéreo, el Área de Mantenimiento del Aeropuerto o quien haga sus veces, y los agentes contratistas.

7.14.2.2 El Grupo debe reunirse con tanta frecuencia como se estime necesario, para supervisar el avance y estimar la necesidad de modificar las prácticas del trabajo para amoldarse a las necesidades operacionales.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.14.3 Acuerdos previos a la realización de los trabajos.

 <p>AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL</p>	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA		
	MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS		
NID:4002082-27-14	Versión: 03	Fecha: 31/01/2014	Página 105 de 109

7.14.3.1 Antes de la iniciación de un trabajo de construcción y/o mantenimiento debe acordarse lo siguiente:

- Horario de trabajo.
- Rutas autorizadas. Dichas rutas deben señalizarse preferiblemente con los signos distintivos del contratista. En los puntos críticos deben montarse controles, donde pueda existir riesgo real de conflicto entre aeronaves y vehículos, dotándolo de personal capacitado. En los puntos menos críticos, los controles podrán efectuarse mediante luces o signos de advertencia.
- Equipos de comunicación a emplear. Donde se requiera control directo de los vehículos, estos deberán ir provistos de radioteléfono o ir escoltados por un vehículo adecuadamente equipado. En algunas circunstancias, puede ser suficiente tener comunicación directa con los puntos de control mediante radioteléfono o líneas telefónicas de enlace con Control de Tránsito Aéreo.
- Altura permitida de los vehículos, equipo y limitaciones que existan respecto a la altura de funcionamiento de los aguiones de grúas.
- Limitaciones que se presenten respecto al empleo de equipo eléctrico, que puedan causar interferencia con las instalaciones de navegación o la comunicación con las aeronaves.
- Procedimientos para la presentación de informes a seguir una vez concluido el trabajo.

7.14.3.2 En la medida de lo posible, las áreas de trabajo deben aislarse de las partes activas del área de movimiento mediante la disposición de barreras físicas, para advertir a los pilotos y evitar que los vehículos de trabajo se extravíen, ingresando en el área de movimiento.

7.14.3.3 Las barreras utilizadas deben señalizarse para evidenciar los trabajos en el día e iluminarse de forma adecuada durante la noche. Las luces de calles de rodaje que conduzcan a las áreas de trabajo, deben desconectarse permanentemente.

7.14.3.4 Pulcritud de las áreas pavimentadas. Cuando los contratistas culminen su trabajo o crucen sobre áreas pavimentadas para uso de las aeronaves, deberá realizarse una minuciosa inspección de dichas áreas antes de su reapertura, prestándose particular atención a la presencia de escombros y a la limpieza de la superficie en general. En los lugares donde las aeronaves utilicen constantemente áreas a las que tengan acceso los contratistas, deberá realizarse una inspección periódica para verificar que dichos contratistas realizan toda la limpieza necesaria.

7.14.3.5 Señalización e iluminación. Debe existir una adecuada señalización de los aguiones de grúa para hacerlos destacar. Si el trabajo de construcción y/o mantenimiento es de larga duración, debe ejercerse una vigilancia constante para asegurarse de que la señalización e iluminación de obstáculos y de áreas fuera de servicio no experimenten un deterioro por debajo de los límites aceptables. Esto es particularmente importante cuando las señales e iluminación dispuestas indiquen un umbral desplazado.

7.14.3.6 Efectos sobre los límites operacionales. El efecto ejercido por las grúas altas sobre los sistemas de ILS y radar, deben considerarse junto a los responsables de las ayudas electrónicas para el aterrizaje, para adoptar medidas que reduzcan las limitaciones al mínimo posible. Debe

Handwritten signature/initials



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 106 de 109

considerarse que el equipo de construcción puede tener efectos adversos sobre los límites de margen de franqueamiento de obstáculos y el margen de franqueamiento del obstáculo dominante, por ello debe consultarse a las autoridades competentes cuando se planifiquen las disposiciones del trabajo.

7.14.3.7 Una vez termine la tarea de mantenimiento se deberá inspeccionar el área de trabajo para asegurarse de que ha sido dejado en condiciones satisfactorias.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.

7.14.4 Inspección del aeropuerto por parte de la Aerocivil.

7.14.4.1 La Aerocivil inspecciones periódicamente el aeródromo en relación con las operaciones, instalaciones y servicios aeroportuarios que se presten. Estas inspecciones tienen por objeto determinar si los procedimientos empleados son aceptables, desde el punto de vista de la seguridad operacional y la eficiente operación y si se utilizan debidamente las instalaciones y los equipos aeroportuarios. Igualmente verificará que los procedimientos de control operacional y los servicios en tierra cuentan con el personal competente encargado de utilizarlos.

7.14.4.2 Podrá extender la inspección a las áreas públicas, terminales y a los programas de facilitación para cerciorarse de que se satisfagan las necesidades de los usuarios del Aeropuerto.

7.14.4.3 Las Inspecciones se realizarán durante la operación del Aeropuerto, con objeto de tener una buena perspectiva del conjunto de operaciones, de la eficacia del equipo que presta los diferentes servicios, de los procedimientos y del personal que opera las instalaciones.

7.14.4.4 Los Inspectores de Aeródromos de Aerocivil aplicarán los procedimientos y formatos establecidos por la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria.

7.14.5 Control de calidad en la seguridad de la aviación civil o aeroportuaria.

7.14.5.1 La Aerocivil ejercerá el control sobre la Seguridad de la Aviación Civil como está dispuesto en la parte Décimo Séptima (XVII) de los R.A.C., el Programa Nacional de Control de Calidad - P.N.C.C. y el Programa de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil - P.N.I.S.A.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 107 de 109

7.15 OBSTÁCULOS.

7.15.1 El Explotador/Operador de Aeródromo debe efectuar un control de todos los obstáculos autorizados, para comprobar que su iluminación y balizado sean correctos.

7.15.2 Cualquier obstáculo no autorizado debe notificársele al Explotador/Operador de Aeropuerto a la mayor brevedad, para proceder a su inmediata remoción y a las acciones tendientes a mitigar cualquier riesgo operacional.

7.15.3 Cuando esto no sea posible, debe coordinarse de forma inmediata con la posición A.G.A. de la Unidad de Gestión de Flujo (F.M.U. - Colombia) para publicar los NOTAM pertinentes y verificar que no hay necesidad de restricción de operaciones de aeronaves.

7.15.4 Si se identifican en las zonas de seguridad o pistas elementos fuera de servicios o de índole peligrosa, (tapas de zanja dañadas o luces rotas), debe notificarse de inmediato al Control de Tránsito Aéreo y al Explotador/Operador de Aeropuerto, o quien haga su veces, puedan actuar adecuadamente.

7.15.5 El Explotador/Operador de Aeródromo por intermedio de su Administrador realizará las gestiones ante las autoridades locales para que se dé cumplimiento a las superficies limitadoras de obstáculos y para que adelanten la verificación de los permisos a las antenas, mástiles y demás construcciones que lo requieran de conformidad con el R.A.C.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 108 de 109

7.16 INFRACCIONES A LAS OPERACIONES AEROPORTUARIAS.

7.16.1 La Ley 105 de 1993, estableció en su Artículo 55 "Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector, por la violación de los Reglamentos Aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del sector aeronáutico.

7.16.2 Cuando se trate de infracciones detectadas en fragancia, cuya realización atente contra seguridad aérea o aeroportuaria a juicio de las autoridades aeronáuticas, se tomarán medidas preventivas inmediatas que sean necesarias para neutralizar la situación de peligro creada por el infractor, las cuales pueden incluir medidas de conducción y retiro de personas y bienes, para lo cual contará con la colaboración de las autoridades policivas".

7.16.3 La Parte Séptima (VII) de los Reglamentos Aeronáuticos, "RÉGIMEN SANCIONATORIO DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES indica cuales son las competencias e infracciones en relaciones a las normas aeroportuarias, particularmente el incumplimiento a los procedimientos de control de acceso a las áreas restringidas, la circulación indebida de personas o vehículos en las zonas aeroportuarias y en general cualquier otra infracción que atente contra la seguridad aeroportuaria o afecte el normal desarrollo de las operaciones aeroportuarias.

7.16.4 Cuando se trate de Aeropuertos dados en concesión o no operados por la Aeronáutica Civil, La Parte Séptima (VII) de los Reglamentos Aeronáuticos, "RÉGIMEN SANCIONATORIO DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES indica quien tiene la facultad sancionatoria.

El explotador/operador de aeropuerto debe implementar un procedimiento o procedimientos donde se indique o se muestre que actividades que desarrolla para que se cumplan los anteriores requerimientos.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA

MANUAL GUÍA DEL PLAN OPERATIVO O PLAN DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

NID:4002082-27-14

Versión: 03

Fecha: 31/01/2014

Página 109 de 109

8. VIGENCIA

La presente Circular rige a partir de la fecha de expedición y complementa todas las medidas de carácter particular y técnico que adopte la Entidad en la materia.

Así mismo, reemplaza todas las disposiciones que le sean contrarias del mismo nivel jerárquico.

9. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN

Para cualquier consulta técnica adicional con respecto a esta Circular, favor dirigirse al Jefe del Grupo de Supervisión Aeroportuaria de la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria, al teléfono 2963533 para obtener información adicional. En caso de sugerencias puede dirigirse al Grupo de Coordinación de Servicios de la Secretaria de Sistemas Operacionales.

JAIME ESCOBAR CORRADINE
Secretario de Sistemas Operacionales

Proyectó: Martha Lucía Bohórquez-Grupo Supervisión Aeroportuaria

Revisó: Ricardo Aguirre Bedoya-Jefe Grupo Supervisión Aeroportuaria

