

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

**EL DIRECTOR GENERAL DE LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL
DE AERONÁUTICA CIVIL**

En uso de sus facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 1782, 1812, 1815, 1817, 1825 del Código de Comercio, en concordancia con lo establecido en los artículos 5º, numerales 3, 8, 9 y 9º numerales 4 y 12 del Decreto 260 de 2004 y;

CONSIDERANDO:

Que la parte décimo cuarta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia ha establecido los criterios generales sobre los aeródromos y aeropuertos, particularmente en el numeral 14.3.2.9 estableció las condiciones del área de movimiento y de las instalaciones relacionadas con la misma y en el numeral 14.3.9.5 constituyó las pautas para el servicio de dirección en la plataforma y las operaciones de los vehículos en el aeródromo figuran en 14.3.9.7 entre otros aspectos relacionados con el movimiento en superficie.

Que la parte sexta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia establece los criterios generales de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y en especial lo relacionado con el servicio de control de movimiento en la superficie y las normas relacionadas con este.

Que la misma parte sexta de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en su numeral 6.2.34 estableció que los Manuales de Guía serán de obligatorio cumplimiento, adoptados mediante resolución del Director General de la UAEAC y que estandarizará los procedimientos y requerimientos de un servicio.

Que en la última auditoría realizada por la OACI dentro del programa USOAP, se evidenció por parte del equipo auditor que si bien existe una circular aeronáutica que está relacionada con el sistema de guía y control del movimiento en la superficie no se ha implementado un manual de obligatorio cumplimiento por parte de los operadores del aeropuerto, por lo que en el plan de acción se estableció la adopción y publicación de un Manual SMGCS para el nivel nacional

Que en merito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo Primero: Adoptase el manual general de sistema guía y control de movimiento en superficie para los aeropuertos de la República de Colombia – SMGCS Nacional, que aplica en todos los Aeródromos ubicados en territorio Colombiano, en donde se presten servicios de control de tránsito aéreo, exceptuando el Aeropuerto Internacional Eldorado que tendrá un manual específico adaptado a sus consideraciones particulares, así:

"MANUAL GENERAL DE SISTEMA GUÍA Y CONTROL DE MOVIMIENTO EN SUPERFICIE PARA LOS AEROPUERTOS DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA - SMGCS NACIONAL

1. OBJETIVO

Establecer los procedimientos, la reglamentación y las evaluaciones necesarias para la gestión del riesgo que supone la operación y el movimiento regular y eficaz de aeronaves, así como la circulación vehicular y peatonal en el área de movimiento de los Aeropuertos nacionales mediante:

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

- La guía y control de las aeronaves desde la pista de aterrizaje hasta el puesto de estacionamiento en la plataforma y desde este puesto hasta la pista de despegue, así como entre el área de mantenimiento y la plataforma o viceversa;
- La guía y control a todos los vehículos terrestres que por sus funciones han de circular por el área de movimiento, tales como los vehículos de la administración del aeródromo, los vehículos del servicio de aeronaves, los vehículos de salvamento y extinción de incendios y los vehículos utilizados para los trabajos de construcción;
- La Integración de los sistemas de ayudas visuales y no visuales, comunicaciones radiotelefónicas, procedimientos, controles, regulaciones, direcciones e informaciones del Aeropuerto con las necesidades operacionales;
- La resolución de conflictos de tránsito entre aeronaves y entre aeronaves y vehículos en el área de movimiento;
- La prevención contra ingresos inadvertidos de aeronaves, vehículos o personas a las áreas de maniobras y a las zonas sensibles del ILS;
- La prevención y protección contra ingresos indebidos o accidentales de aeronaves, vehículos o personas en pista activa.
- Las precauciones necesarias cuando se adelanten trabajos de mantenimiento o construcciones en las áreas de movimiento.

2. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

2.1. DEFINICIONES

Área de restricción de Equipos (ERA)/ Área de Seguridad de la Aeronave (ASA): Área cerrada en la que se estaciona una aeronave para ser atendida por los equipos handling, en la que no puede haber ningún equipo ni persona durante las maniobras de la aeronave (excepto el necesario para la maniobra).

Área de Espera de Equipos (ESA): Área exterior al área restringida de equipos (ERA/ASA) utilizada para que los vehículos y equipos handling que van a atender un avión esperen hasta que éste se haya detenido y comience el proceso handling.

Área de Estacionamiento de Equipos (EPA): Área cerrada utilizada para el estacionamiento de equipos handling.

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

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

Área de Prohibición de Aparcamiento (NPA): Área específica totalmente prohibida para el estacionamiento de equipos.

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

Área ó Zona de Seguridad Restringida: Aquellas zonas o áreas de la parte aeronáutica y aeroportuaria identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso se aplican otros controles de seguridad; dichas áreas

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NUMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

normalmente incluirán entre otras, todas las áreas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipajes, incluida las zonas en que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves; las dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea. El acceso a estas zonas estará limitado mediante uso de la autorización o permiso expedido por el Gerente o Administrador Aeroportuario o el Gerente del Concesionario

Área Sensible ILS: Área que se extiende más allá del área crítica en la que el estacionamiento y /o el movimiento de vehículos, incluidas las aeronaves, se controla para evitar la posibilidad de una interferencia inaceptable con la señal ILS durante las operaciones ILS. El área sensible se protege para impedir la interferencia provocada por objetos de gran tamaño en movimiento que están fuera del área crítica pero dentro de límites establecidos para ese aeródromo.

Calle de Acceso al Puesto de Estacionamiento de Aeronaves: La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.

Calle de Rodaje (TWY): Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo.

Calle de Rodaje en la Plataforma: La parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

Circuito de Rodaje de Aeródromo: Trayectoria especificada que deben seguir las aeronaves en el área de maniobras, mientras prevalezcan determinadas condiciones de viento o visibilidad.

Conductor: El término conductor se refiere a cualquier persona que conduce un vehículo o equipo autopropulsado, independientemente de que su categoría laboral en su empresa sea o no esta.

Dollie: Término genérico que se refiere indistintamente, a un tren de carros o vehículos, que acuden hacia o desde los puestos de estacionamiento y/o bodegas de carga, para la atención de las aeronaves estacionadas, con el fin de proceder a desembarcar o embarcar carga, equipaje, correo, viveres, agua y otros menesteres que no sea aprovisionamiento de combustible o lubricantes.

Foreign Objects Damage (FOD): Término utilizado para describir el daño causado a una aeronave por objetos pequeños o aves aspirados por los motores.

Follow Me: Expresión que se refiere a la maniobra que efectúa un vehículo (IP) para guiar una aeronave hasta su estacionamiento final. También se aplica al vehículo que guía a otro vehículo en el área de movimiento.

HELIPUNTOS: Lugar especificado dentro del área de movimiento del aeródromo, destinado a la "iniciación de Maniobra de Despegue" o a la "Culminación de la Maniobra de Aproximación" de un helicóptero.

HK - HJ: Grupos de caracteres que constituyen los distintivos establecidos para las aeronaves matriculadas en Colombia, de conformidad con lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia parte vigésima, "Teniendo en cuenta que la Unión

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

Internacional de Telecomunicaciones, atribuyó a la República de Colombia la serie HJA hasta la HKZ, de entre ellas han sido seleccionadas para las aeronaves de nacionalidad colombiana las marcas: HJ para aeronaves no convencionales, es decir, planeadores (incluidos motoplaneadores), Aeróstatos (globos libres y dirigibles) y vehículos aéreos ultralivianos; y HK para aeronaves convencionales."

Incidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llega a ser un accidente, pero que afecta o puede afectar la seguridad de las operaciones.

Incursión: Todo suceso en un aeródromo que entrañe la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en las áreas protegidas de una superficie diseñada para el aterrizaje, despegue, rodaje y estacionamiento de aeronaves.

Incursión en Pista: Todo suceso en un aeródromo que entrañe la presencia indebida de una aeronave, de un vehículo o de una persona en el área protegida de una superficie designada para el aterrizaje y el despegue de aeronaves.

Inspector de área de maniobras (IM): 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.

Inspector de Plataforma (IP): 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 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.

Inspector de Terminal (IT): Es la persona debidamente entrenada y competente de efectuar la supervisión diaria y permanente del área Concesionada, incluyendo terminales y áreas públicas.

Permiso de Operador de Vehículo de Plataforma (POVP): Es la autorización para operar un vehículo en el área de movimiento del aeropuerto. El programa de POPV está de acuerdo con toda la legislación nacional aplicable, regulaciones de la seguridad del aeródromo, regulaciones del aeropuerto, regulaciones del tráfico aéreo, y estándares del aeródromo, además de dar cumplimiento a la normativa OACI.

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

Puesto de Estacionamiento de Aeronave: Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

Puesto de Estacionamiento de Helicóptero: Puesto de estacionamiento de aeronave que permite el estacionamiento de helicóptero y, en caso de que se prevean operaciones de rodaje aéreo, la toma de contacto y de elevación inicial.

Punto de Espera de Acceso a la Pista: Punto designado a proteger una pista, una superficie limitadora de obstáculos o un área crítica o sensible para los sistemas ILS/MLS, en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que la torre de control de aeródromo autorice lo contrario.

Punto de Referencia de Aeródromo (ARP: Airport Reference Point): Punto cuya situación geográfica designa el aeródromo.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

Punto de Rodaje Autónomo (SPOT): Serie de marcas establecidas en las calles de rodaje aledañas a las plataformas, que indican el punto a partir del cual una aeronave inicia las maniobras de rodaje autopropulsado asociadas con la salida o las maniobras de remolque para ingresar a la posición de parqueo, consiste en un número de color negro sobre un círculo de color amarillo.

Rodaje Aéreo: Movimiento de un helicóptero o VTOL por encima de la superficie de un aeródromo, normalmente con efecto de suelo y a una velocidad respecto al suelo normalmente inferior a 37 km/h (20 kt).

Rodaje: Movimiento autopropulsado de una aeronave sobre la superficie de un aeródromo, excluidos el despegue y el aterrizaje.

Sanidad Aeroportuaria: Servicio de atención médica del aeropuerto.

Señal: Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

Servicio de Dirección en la Plataforma: Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de las aeronaves en las plataformas.

Servicio de Información Aeronáutica (AIS): Servicio que tiene por finalidad compilar, editar, publicar y distribuir información aeronáutica relativa al territorio de un país y a las áreas fuera de su territorio donde el Estado tenga la responsabilidad de facilitar este Servicio de Información por acuerdo internacional.

Sistema de Guía y Control del Movimiento en Superficie (SMGCS): Consiste, en el sentido más amplio, en la guía y control o regulación de todas las aeronaves y vehículos de superficie y del personal en el área de movimiento de un aeródromo. La "guía" se refiere a las instalaciones, a la información y al asesoramiento necesario que permitan a los pilotos de las aeronaves o a los conductores de los vehículos terrestres orientarse en la superficie del aeródromo y mantener las aeronaves o los vehículos en la superficie o dentro de las áreas que les han sido reservadas. El "control o regulación" designa las medidas necesarias para impedir las colisiones y asegurar el movimiento regular y eficaz del tránsito.

Remolque Atras (Push Back): Es la expresión que indica la maniobra de remolque, que efectúa un vehículo, para mover una aeronave desde su estacionamiento hasta un punto establecido.

Umbral (THR): Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

Vía de Vehículos: Camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos terrestres.

Vías de Servicio: Vial marcado en la plataforma y destinado a permitir el movimiento seguro de equipos tierra, con mínima interferencia con las aeronaves.

Visibilidad Reducida (LVP): Procedimientos de visibilidad reducida (Low Visibility Procedures).

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632

RESOLUCIÓN NÚMERO

17 FEB 2009

()

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

2.2. ABREVIATURAS

ACC: Centro de Control de Área.

AFTN: Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas (Aeronautic Fixed Telecommunications Network).

AGA: Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres.

AIC: Circular de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Circular).

AIG: Investigación y prevención de accidentes.

AIP: Publicación de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Publication).

AIS: Servicios de Información Aeronáutica. (Aeronautic Information Service).

ALS: Sistema de Luces de Aproximación. (Approach Light System).

APP: Oficina de Control de Aproximación o Servicio de Control de Aproximación.

ARO: Oficina de Notificación de los Servicios de tránsito aéreo.

ARS: Áreas de restricción de seguridad.

ATC: Control de Tránsito Aéreo. (Air Traffic Control).

ATFM: Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo.

ATM: Gestión del Tránsito Aéreo. (Air Traffic Management).

ATS: Servicios de tránsito aéreo.

ATZ: Zona de Tránsito de Aeródromo.

CAT: Categoría.

CAVOK: Visibilidad, nubes y condiciones meteorológicas actuales, mejores que los valores o condiciones prescritos.

CCE: Centro coordinador de Emergencias

CCO: Centro Coordinador de Operaciones perteneciente al Operador Aeroportuario cualquiera que este sea.

CNL: Cancelar o cancelado.

CTA: Área de Control.

CTA: Controlador de Tránsito Aéreo.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

CTR: Zona de Control.

CVR: Registro de la Voz en el Puesto de Pilotaje. (Cockpit Voice Recorder).

DNG: Peligro o peligroso. (Dangerous).

Doc.: Documento.

DPA: Despachador de Aeronaves.

ELEV: Elevación.

ELT: Transmisor Localizador de Emergencia. (Emergency Transmisor Localizer).

FAC: Fuerza Aérea Colombiana.

FOD: Foreign Objects Damage.

FPL: Plan de Vuelo Presentado.

Ft.: Pie. (Feet)

GND: Tierra.

IDEAM: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales de Colombia.

IFR: Reglas de Vuelo Por Instrumentos. (Instrument Flight Rules).

ILS: Sistema de Aterrizaje por Instrumentos. (Instrument Landing System)

IM: Función de Inspección de área de maniobras

IMC: Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos.

INS: Sistema de Navegación Inercial.

IP: Función de Inspección de Plataforma

IT: Función de Inspección de de terminal

Km.: Kilómetros.

Kt.: Nudos. (Knots)

L: Izquierda. (Left).

LVP: Procedimientos de visibilidad reducida (Low Visibility Procedures).

MAP: Mapas y Cartas Aeronáuticas.

**AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

MSL: Nivel Medio del Mar. (Mean Sea Level)

NDB: Radiofaro no direccional. (Non Direccional Beacon)

NOTAM: (Notice to Airman).

OACI (ICAO): Organización de Aviación Civil Internacional. (International Civil Aviation Organization)

OIA: Oficina donde se prestan los servicios de Información Aeronáutica.

PAPI: Luces Indicadoras de Trayectoria de Aproximación de Precisión.

PCA: Piloto Comercial de Avión.

PCH: Piloto Comercial de Helicóptero.

PPA: Piloto Privado –Avión.

PPH: Piloto Privado –Helicóptero.

PTL: Piloto de Transporte de Línea –Avión.

QNH: Reglaje de la subescala del altímetro para obtener elevación estando en tierra.

R: Derecha.

RAC: Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

REG: Matrícula.

RPL: Plan de Vuelo Repetitivo.

RSP: Programa de Seguridad en Pista

RTF: Radiotelefonía, o radiotelefonista.

RVR: Alcance Visual en la Pista.

RWY: Pista. (Runway).

SAR: Búsqueda y Rescate (SEARCH AND RESCUE).

SARPS: Normas y Métodos Recomendados (OACI).

SCC: Supervisor Coordinador counter.

SCE: Supervisor coordinador de equipaje

SEI: Servicio de Extinción de Incendios.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632

RESOLUCIÓN NÚMERO

()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

SMGCS/SMGC: Sistema de Guía y Control del movimiento en superficie.

SMS: Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. (Safety Management System)

SSO: Supervisor Seguridad Operacional

STD: Normal o estándar.

STOL: Despegue y aterrizaje cortos.

TCAS: Sistema de Alerta de Tráfico y Prevención de Colisiones (Traffic alert and Collision Avoidance System).

TDZ: Zona de Toma de Contacto.

THR: Umbral de pista (Threshold).

TKOF: Despegue. (Take Off).

TMA: Área de Control Terminal.

TWR: Torre de Control.

UAEAC: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

UTC: Tiempo Universal Coordinado. (Universal Time Coordinate)

VFR: Reglas de Vuelo Visual. (Visual Flight Rules).

VIP: Persona Muy Importante. Pasajero Muy Importante. (Very Important Person).

VMC: Condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VOR: Radiofaro Omnidireccional de muy alta frecuencia (Very High Frequency Omnidirectional Station).

VTOL: Despegue y Aterrizaje Vertical.

WRNG: Alerta.

3. GENERALIDADES

Un aeropuerto está conformado por servicios y áreas compartidas entre la UAEAC, Fuerzas Militares y de Policía, los explotadores de aeronaves, los concesionarios, los operadores del aeródromo y otros prestadores de servicios (servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales; de mantenimiento de aeronaves, de instrucción aeronáutica, de apoyo terrestre a la operación de aeronaves, o de operación de infraestructura aeronáutica).

Para efectos de aplicación del Manual SMGCS Nacional, se debe tener como base fundamental que quienes integran la operación de un aeródromo tienen responsabilidades frente a la seguridad operacional, la eficiencia y la seguridad de la aviación civil o aeroportuaria.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO

()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

El SMGC proporciona guía y control de una aeronave desde la pista de aterrizaje hasta el puesto de estacionamiento en la plataforma, y desde este puesto hasta la pista de despegue, así como de otros movimientos en la superficie del aeródromo tales como la circulación entre el área de mantenimiento y la plataforma, o desde una plataforma hasta otra. El sistema SMGC abarca tanto las áreas de maniobras como las de plataforma. A estas dos áreas se les designa conjuntamente como área de movimiento, siendo el servicio de control de aeródromo responsable del suministro de control de movimiento en la superficie en el área de maniobras.

El SMGCS contiene los elementos del programa de seguridad en pista, que permite identificar deficiencias, verificar el cumplimiento de las cartas de acuerdo, enfrentar sucesos no contemplados para tomar las medidas preventivas y correctivas a que haya lugar.

El Sistema de Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional "SMGCS Nacional" se aplica mediante observaciones visuales, para estimar las respectivas posiciones relativas de las aeronaves y vehículos, estando bajo la responsabilidad e instrucciones de: controladores de tránsito aéreo, pilotos, los funcionarios asignados a la inspección de plataforma-IP y/o de área de maniobras-IM y señaleros en plataforma.

Los pilotos y conductores de vehículos en general se basarán en las ayudas visuales (luces, señales y letreros) para guiarse por sus rutas asignadas e identificar intersecciones y puntos de espera.

Las funciones de inspección del área de Maniobras, Plataforma o Mantenimiento podrán ser realizadas por una misma persona designada por el explotador del aeródromo siempre y cuando tenga la formación para realizarlas o por áreas relacionadas como el Servicio de Extinción de Incendios o el personal de Mantenimiento destacado en un Aeródromo.

En los Aeródromos designados por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea se proporcionará el servicio de dirección en la plataforma para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma, utilizando diversos y distintos métodos según sean las condiciones privativas del aeródromo, siendo responsabilidad del operador de aeropuerto y/o la compañía explotadora de aeronave, en coordinación con la dependencia ATS del aeródromo.

Durante periodos de visibilidad reducida, los controladores se basarán en los informes de los pilotos, para vigilar el espaciado e identificar posibles conflictos. Cabe anotar que en estas condiciones, pilotos y conductores de vehículos encuentran que su capacidad para funcionar con arreglo "ver y ser visto" se ve seriamente disminuida. No existiendo mínimos de separación prescritos, los controladores, pilotos y conductores de vehículos comparten en este caso la responsabilidad, bajo la premisa de mantener un alto nivel de seguridad operacional y no originar un riesgo de colisión.

La responsabilidad de evitar colisiones con aeronaves estacionadas o rodando, vehículos u objetos, durante las maniobras efectuadas por las aeronaves en las plataformas o al ingresar o salir de ellas, recae sobre la empresa explotadora y/o del piloto al mando de la aeronave y/o conductor de vehículo.

3.1. CRITERIOS DE OPERACIÓN DE ACUERDO A LA VISIBILIDAD Y TRANSITO

La Dirección de Servicios a la Navegación Aérea establecerá mediante manual específico los procedimientos SMGCS con Visibilidad Reducida, incluyendo los mensajes para poner en vigor, suspender o cancelar los LVP, cada dependencia ATS

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

aplicará los criterios establecidos para determinar la capacidad de operación de acuerdo a la visibilidad por pista, y se asegurará de su publicación en la AIP

4. AYUDAS E INSTALACIONES

El aeropuerto deberá establecer y mantener actualizado un inventario de las ayudas básicas y suplementarias para garantizar el movimiento seguro y expedito de las aeronaves en diferentes condiciones de visibilidad y densidad de tránsito, según la siguiente lista de verificación.

Iluminación:

- Luces de eje de pista
- Luces de eje de calle de rodaje
- Luces de punto de espera en rodaje
- Luces de intersección de calle de rodaje
- Luces de plataforma
- Luces de zona de uso restringido
- Señales de umbral
- Luces de borde pista
- Luces de borde de calle de rodaje
- Luces de obstáculos
- Barras de parada

Letreros:

- De NO ENTRE
- De PARE
- De información

Otros

- Plano de aeródromo
- Plano de obstáculos de aeródromo
- Plano de estacionamiento y atraque de aeronaves
- Servicio de Control de Aeródromo
- Lámpara de señales
- Equipo radiotelefónico
- Faro de Aeródromo
- Binoculares

Las responsabilidades respecto al mantenimiento de las ayudas e instalaciones deben estar claramente descritas en el Manual de Aeródromo y en todo caso se entenderán en cabeza del Jefe de Seguridad Operacional del Aeródromo o en su defecto del Administrador.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

5. ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

Adicional a las responsabilidades consignadas en el presente manual, se deberá dar estricto cumplimiento a los respectivos manuales de funciones, manuales operativos y planes de seguridad, emergencia, contingencia y ambiental, así como a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC.

5.1. RESPONSABILIDAD DEL CONTROL DE SUPERFICIE

El Control de Superficie abarcará entre otras responsabilidades las siguientes:

- Autorizar y controlar todos los movimientos de aeronaves, personas y vehículos que se efectúan en el área de maniobras a excepción de la pista o pistas en uso;
- Expedir autorizaciones e instrucciones para el retroceso remolcado y rodaje de aeronaves;
- Registrar todos los aterrizajes de aeronaves que llegan al Aeropuerto;
- Autorizar de acuerdo a las prioridades del tránsito, los desplazamientos que los IP, IM y/o pilotos le soliciten, previa evaluación del riesgo;
- Vigilar el área de maniobras del aeropuerto y reportar al Inspector de Plataforma-IP y/o inspector de área de maniobras-IM, según corresponda, cualquier novedad o violación que afecte la seguridad operacional y requiera de una acción inmediata al respecto;
- Informar al supervisor de turno de cualquier novedad que afecte la seguridad operacional y requiera coordinación e intervención de otras dependencias y realizar el respectivo reporte a la Unidad de Flujo.

5.2. RESPONSABILIDAD EN LA INSPECCION DE PLATAFORMA-IP

En lo relacionado con el SMGCS, las responsabilidades de inspección de Plataforma-IP son entre otras:

- Velar por el cumplimiento de la normatividad vigilando y supervisando los desplazamientos, las velocidades autorizadas, las acreditaciones del personal y la gestión de riesgos operacionales;
- Supervisar y controlar las posiciones de cada uno de los muelles y posiciones de embarque, conjuntamente con los Inspectores de Terminal si los hubiere, antes y después de su utilización, incluyendo el tránsito de vehículos por las calles de servicio;
- Supervisar las diferentes áreas de movimiento del aeropuerto excluyendo el área de maniobras y reportar las novedades al control de tránsito aéreo y/o al Centro Coordinador de Operaciones-CCO, cuando la información lo amerite o se requiera de una acción correctiva al respecto; o documentarlas para su correspondiente sanción.
- Registrar en la bitácora los diferentes eventos diarios que ocurran en el ejercicio de su tarea;
- Supervisar los vehículos, paymover, tractores, arrancadores, plantas etc., con el fin de mantener alto estándar de seguridad operacional, vigilando que los elementos peligrosos o vehículos contaminantes sean retirados y que los permisos de funcionamiento sean suspendidos inmediatamente, documentando el procedimiento seguido para tal efecto;
- Supervisar el uso adecuado de los chalecos y el cumplimiento de la normatividad vigente en el lado aire del aeropuerto;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

- Supervisar diariamente el área de movimiento con el fin de detectar peligros que afecten la seguridad operacional tales como fauna, peligro aviario, fallas en los equipos y facilidades aeroportuarias, registrando en su bitácora y reportando a la dependencia correspondiente;
- Apoyar la operación de aeronaves cuando se requiera el servicio de Follow Me.

5.3. RESPONSABILIDAD EN LA INSPECCIÓN DEL ÁREA DE MANIOBRAS-IM

En lo relacionado con el SMGCS, las responsabilidades en la Inspección del Área de Maniobras -IM son entre otras:

- Velar por el cumplimiento de la normatividad en el área de Maniobras, inspeccionando el área de maniobras de acuerdo a lo establecido en este documento y demás normatividad.
- Reportar las novedades de inspección realizada en el área de maniobras al Control de Tránsito Aéreo luego de cada inspección o cuando por alguna circunstancia la Torre de Control requiera una inspección adicional a las estandarizadas, incluyendo las luces, ayudas visuales y ayudas a la navegación aérea.
- Inspeccionar las zonas de seguridad verificando que no existan elementos que puedan causar daños a las aeronaves en caso de una salida de pista.
- Verificar si hay presencia de fauna silvestre y reportar el estado al área pertinente;
- Verificar el grado de contaminación de la pista y en caso de lluvia las condiciones de agua sobre la misma;
- Registrar en la bitácora los diferentes eventos diarios que ocurran en el área de su jurisdicción;
- Supervisar y dar cumplimiento de la normatividad vigente para área de movimiento en el aeropuerto.

5.4. RESPONSABILIDAD DEL PILOTO EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO

En lo relacionado con el SMGCS, la responsabilidad del piloto de una aeronave en el área de movimiento es entre otras:

- Dar cumplimiento a la normatividad vigente sobre movimiento de las aeronaves en la superficie, de acuerdo al Reglamento Aeronáutico Colombiano-RAC, teniendo especial cuidado de los numerales sobre luces que deben ostentar las aeronaves entre la puesta y la salida del sol.

5.5. RESPONSABILIDAD DEL SUPERVISOR DE EQUIPAJE.

Las responsabilidades del Supervisor de equipajes son entre otras:

- Velar por el cumplimiento de la normatividad en el área de plataforma asignada y las de seguridad de la aviación civil o aeroportuaria aplicable;
- Realizar las coordinaciones con el personal de las aerolíneas y/o Ground Handling;
- Supervisar que el área de equipaje y las áreas de espera asignadas a los Dollies, contenedores, diligencias y carros de equipaje permanezcan constantemente ordenadas.

5.6. RESPONSABILIDAD DEL PERSONAL AVSEC (SEGURIDAD AEROPORTUARIA)

En lo relacionado con el SMGCS, la responsabilidad del personal de Seguridad Aeroportuaria, entre otras es:

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

- Expedir los permisos de ingreso y permanencia de todas las personas y vehículos a las áreas ó zonas de seguridad restringidas del aeropuerto, para lo cual se registrarán por lo indicado en el Plan de Seguridad del Aeropuerto, especialmente los capítulos sobre: Control de Acceso Áreas Restringidas, Sistema de Identificación, Medidas de Seguridad en el Aeropuerto;
- Realizar la vigilancia de las áreas perimetrales y verificar la acreditación del personal que ingresa, permanece o sale del área de movimiento;
- Revisar diariamente el estado de los cerramientos existentes, con el fin evitar la incursión de semovientes, realizando los reportes relativos cuando dichos eventos ocurran, al igual que vigilar la presencia de fauna silvestre;
- Supervisar el uso adecuado de los chalecos y el cumplimiento de la normatividad vigente;
- En caso de accidente - incidente aéreo dentro del aeropuerto, se deberán cumplir los lineamientos consignados en el del Plan de Emergencia.

5.7. RESPONSABILIDAD DEL SEÑALERO

Toda empresa exploradora de aeronave debe presentar al Jefe de Seguridad Operacional del Aeródromo, el Plan de señalero (Marshalling-Plan), diferenciando cuando sea necesario las variaciones para los diferentes tipos de aeronaves, con el fin de coordinar con la Inspección de Plataforma el funcionamiento integral de cada puesto de estacionamiento.

En lo relacionado con el SMGCS, la responsabilidad del señalero en plataforma es entre otras:

- El señalero se asegurará de que el área a la cual ha de guiarse una aeronave está libre de objetos y obstáculos aplicando criterios de identificación de **Peligros** del SMS;
- Proporcionar a las aeronaves señales normalizadas para maniobrar en tierra, en forma clara y precisa;
- El señalero usará un chaleco de identificación fluorescente para permitir que la tripulación de vuelo determine que se trata de la persona responsable de la operación de maniobra en tierra;
- Dar cumplimiento a la normatividad vigente sobre señales para maniobras en tierra del señalero a la aeronave, de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia-RAC;
- Al ingreso de una aeronave al lugar asignado para su estacionamiento, los vehículos y material de apoyo terrestre, deberán permanecer alejados de la zona de seguridad establecida hasta que la aeronave se encuentre totalmente detenida y el señalero de por terminada la fase de estacionamiento;

Nota: Nadie guiará una aeronave a menos que esté debidamente instruido, cualificado y certificado para realizar tales funciones.

5.8. RESPONSABILIDAD DEL PERSONAL QUE ATIENDE AERONAVES EN PLATAFORMA

En lo relacionado con el SMGCS, la responsabilidad del personal que atiende aeronaves en plataforma es:

- Toda persona, que por sus funciones deba acceder a la plataforma para atender a una aeronave, deberá portar en todo momento el chaleco reflectivo de alta visibilidad;
- Toda persona que opere equipos para la atención de aeronave, debe cumplir con las normas aeroportuarias, de plataforma y de seguridad exigidas por la UAEAC, los RAC, el explotador de aeródromo y/o la Empresa explotadora de

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NUMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

aeronave, teniendo en cuenta que de existir exigencias diferentes en una misma norma, se ha de cumplir la de mayor restricción.

- Todos los vehículos y equipos utilizados para el servicio de handling, en cualquiera de sus fases, deberán ser retirados y depositados en las zonas habilitadas al efecto (EPA), una vez terminada la necesidad de su utilización;
- Está terminantemente prohibido estacionar ó parar dentro de las áreas de prohibición de aparcamiento (NPA), rayadas diagonalmente en rojo;
- Cuando una aeronave se esté acercando a una posición de estacionamiento, todo el personal y equipos, excepto los imprescindibles para la realización de la maniobra, deben mantenerse fuera del área de restricción de equipos (ERA/ASA) hasta que se cumplan las siguientes condiciones:
 - La aeronave esté detenida;
 - Los motores estén apagados;
 - Las luces anticollisión de la aeronave estén apagadas; y
 - Los calzos estén colocados.
- La operación de los puentes de embarque - PLB debe estar acompañada de las acciones preventivas tendientes a identificar la existencia de FOD en las posiciones de parqueo, para esto se debe efectuar por parte del personal de tierra que atiende la aeronave, un recorrido a pie del entorno del PLB antes del ingreso de una aeronave;
- Antes del procedimiento de aproximación de una aeronave a la posición de parqueo, el explotador aéreo debe asegurarse de la inexistencia de obstáculos en la plataforma que impidan el acercamiento de la aeronave a la posición de parqueo y comprobar que el puente de embarque se encuentre dentro de los límites de seguridad;
- Es obligatorio, para cada aerolínea, que el operador del puente de embarque esté como mínimo 10 minutos antes de la llegada de la aeronave en el PLB, con el fin de verificar el funcionamiento de todos los comandos y elementos físicos que componen la estructura del puente;
- En caso de accidente - incidente aéreo dentro del aeropuerto, se deberán cumplir los lineamientos consignados en el del Plan de Emergencia aprobado para el Aeropuerto.

5.8.1. RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES DE AERONAVES QUE REQUIEREN TRASLADO REMOLCADO

En lo relacionado con el SMGCS, la responsabilidad de los operadores de aeronaves que requieren traslado remolcado son:

- Toda aeronave que deba ser remolcada en el aeropuerto deberá tener comunicación entre quien se encuentre en el puesto de pilotaje de la aeronave y el operador del vehículo remolcador;
- Antes de iniciar cualquier maniobra el responsable de la operación de remolque, deberá establecer comunicación en la frecuencia adecuada de Control con el fin de obtener el correspondiente permiso de traslado;
- Las maniobras de traslado de aeronaves, son responsabilidad exclusiva de la empresa que la efectúa, por lo tanto deberá disponer del equipo, tractor y del personal calificado necesario.

5.9. RESPONSABILIDAD DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DEL AERÓDROMO

En lo relacionado con el SMGCS, la responsabilidad del personal de mantenimiento será:

- Atender los hallazgos de las revisiones que ameriten acciones correctivas inmediatas.

**AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

RESOLUCIÓN NÚMERO

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

- Programar los mantenimientos para corregir los hallazgos y coordinar estas intervenciones con el Control de Tránsito Aéreo.
- Acompañar a los inspectores cuando sea necesario en sus actividades para verificar aspectos relacionados con los sistemas de iluminación
- Verificar diariamente las fuentes de energía de emergencia, faro de aeródromo, las condiciones de las UPS, de los reguladores de pista, sistemas de control de iluminación y demás necesarias para el correcto funcionamiento del aeródromo.
- Registrar en la bitácora la condición operacional e informar al CCO y/o al Control del estado de funcionamiento del sistema.
- Cuando realice trabajos cumplir con la normatividad establecida y aplicar los criterios de gestión de la seguridad operacional (SMS).
- Acompañar al personal de mantenimiento de Radioayudas o equipos de Meteorología cuando realicen intervenciones a estos equipos.

6. DESPLAZAMIENTOS DE AERONAVES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO

6.1 SERVICIO DE DIRECCIÓN EN PLATAFORMA

Si el aeropuerto cuenta con servicio de dirección en plataforma en áreas operadas por las fuerzas militares u otros responsables, existirán cartas de acuerdo operacional según corresponda y se verificará la correcta publicación en la AIP.

En donde no este definido expresamente la prestación del servicio de dirección en plataforma, la responsabilidad de evitar colisiones con otras aeronaves, vehículos u obstáculos es responsabilidad de:

- Los pilotos en rodaje en plataforma;
- Los conductores de vehículos que circulen por las vías de vehículos;
- Las compañías de asistencia en tierra durante el remolque.

6.2. MANIOBRAS DE REMOLQUE Y RODAJE

El piloto al mando y el personal terrestre de apoyo, deberán tomar las máximas precauciones para evitar situaciones peligrosas y/o daños a terceros durante la puesta en marcha de motor y posterior rodaje. En esta operación, se deberá considerar especialmente la cercanía de edificios, instalaciones, aeronaves en las proximidades en fases de embarque o desembarque de pasajeros y/o carga, circulación de vehículos y equipos terrestres de apoyo y del tránsito eventual de peatones.

6.2.1. REMOLQUE Y RODAJE ASOCIADO CON LA LLEGADA DE AERONAVES

Además de lo dispuesto en la AIP para un aeropuerto particular sobre las maniobras de remolque y rodaje asociados con la llegada, el piloto al mando aplicara las siguientes normas:

- a) Las maniobras en tierra para la llegada, de aeronaves a los puestos de estacionamiento en plataforma, se ajustaran a los métodos de seguimiento de las líneas guía que se encuentran señalizadas en la superficie;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NUMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

- b) En caso de demarcación no identificable o que presente interrupción lineal, la aeronave deberá ingresar remolcada al puesto de estacionamiento;
- c) Al ingreso de una aeronave al lugar asignado para su estacionamiento, los vehículos y material de apoyo terrestre, deberán permanecer alejados de la zona de seguridad establecida, hasta que la aeronave se encuentre totalmente detenida y el señalero de por terminada la fase de estacionamiento.

6.2.2. REMOLQUE Y RODAJE ASOCIADO CON LA SALIDA DE AERONAVES

Además de lo dispuesto en la AIP para las maniobras de remolque y rodaje asociados con la salida, el piloto al mando aplicara las siguientes normas:

- a) Las maniobras en tierra para la salida, de aeronaves de los puestos de estacionamiento en plataforma, se ajustaran a los métodos de seguimiento de las líneas guía que se encuentran señalizadas en la superficie;
- b) En caso de demarcación no identificable o que presente interrupción lineal, la aeronave deberá salir remolcada del puesto de estacionamiento;
- c) Cumplir con los procedimientos de abatimiento del ruido sin son aplicables.
- e) La responsabilidad en las aeronaves estacionadas en las diferentes plataformas o hangares que les este permitido salir autopropulsadas será del piloto al mando y el personal de asistencia en tierra de la empresa aérea, observando las distancias mínimas de separación de las calles de rodaje de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia numeral 14.3.3.9.8.

6.2.3. REMOLQUE ENTRE PLATAFORMAS

Para la autorización de traslados de aeronaves (remolque) entre plataformas, el tránsito aéreo utilizara los sentidos preferenciales de rodaje que estén establecidos en la AIP, aplicando el siguiente orden de prioridades:

- Aeronaves que soliciten traslado para cumplir con el itinerario;
- Aeronaves que soliciten traslado para realizar prueba de motores;
- Aeronaves que soliciten traslado para realizar mantenimiento.

6.2.4. REMOCIÓN DE AERONAVES INUTILIZADAS

La remoción de aeronaves inutilizadas se ceñirá a lo contemplado en el Plan de emergencia aprobado para el Aeropuerto.

6.3. CIRCULACION VEHICULAR Y PEATONAL

6.3.1. VEHÍCULOS

- a) Todo vehículo que transite en el área de movimiento debe ser operado por personal calificado y contar con el equipo requerido y la señalización apropiada;
- b) Todo vehículo debe transitar por la derecha de las vías de vehículos;
- c) Los vehículos que circulan en línea recta tendrán prelación respecto al vehículo que gira en cualquier sentido;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

- d) Solo se puede salir de las calles de servicio, en ejercicio de labores propiamente aeroportuarias y abandonando la vía en forma perpendicular frente al destino final;
- e) Los vehículos de apoyo terrestre, solo remolcarán cuatro (4) carros de arrastre a la vez;
- f) Esta prohibido estacionar vehículos de cualquier característica o condición en las calles de servicio;
- g) La velocidad máxima de circulación será de 20 kms/hora con visibilidad normal y 10 kms/hora con visibilidad reducida;
- h) Los vehículos sólo podrán ser utilizados para los fines que fueron diseñados y construidos;
- i) Los conductores de vehículos en el área de movimiento deberán respetar y cumplir la siguiente prelación de paso: aeronaves en movimiento – peatones – vehículos;
- j) Los vehículos destinados al remolque de equipos, deberán estar provistos de un adecuado sistema de enganche, el cual pueda ser operado desde la posición del conductor;
- k) Detrás de aeronaves en movimiento hay que mantener una distancia mínima de 75 m. (convencionales) ó de 125 m. (fuselaje ancho);
- l) Cuando una aeronave en movimiento (acercándose) se encuentre a una distancia inferior a 200 m., está prohibido iniciar el cruce por delante de ella; a efectos prácticos (ante la dificultad de comprobar este hecho) se entenderá que se ha incumplido esta norma cuando se obligue a frenar a una aeronave ó se reciba un parte oficial de un Comandante de aeronave, denunciando un cruce peligroso por parte de un vehículo.

6.3.1.1. NORMAS DE PRIORIDADES.

Se establecen las siguientes prioridades:

- Aeronaves en movimiento por sus propios medios, salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave arrastrada;
- Vehículos con luces anticollisión encendidas;
- Vehículos que rueden por las vías de servicio;
- Aeronaves que rueden arrastradas, incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos –guía;
- Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio;
- En los cruces de vías de servicio rige fundamentalmente la preferencia de paso de la derecha, salvo que las marcas ó señales en dichas vías indiquen lo contrario.

6.3.2 PEATONES

- a) Las Compañías o empresas que operen en el Aeropuerto son responsables de la instrucción de todos sus empleados, incluyendo el personal de vuelo en lo referente a las normas para peatones;
- b) Será responsabilidad exclusiva de las Empresas Aéreas, el guiado de los pasajeros en las plataformas o a través de las mismas;
- c) En el caso de las aeronaves de aviación general, cuando sean transportados pasajeros, y no exista personal de empresa de asistencia en plataforma, la responsabilidad del guiado en las plataformas o a través de las mismas será del piloto al mando de la aeronave;
- d) Toda persona, que por sus funciones deba acceder a la plataforma para atender a una aeronave, deberá portar en todo momento el chaleco reflectivo de alta visibilidad y correspondiente carné de identificación y autorización de área;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO 17 FEB 2009
()

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

- e) Está prohibido terminantemente la entrada a pie en el área de maniobras, salvo en casos de obras y/o mantenimiento en los que se debe mantener contacto permanente con Torre; en dichos casos es obligatorio el uso de chalecos reflectivos;
- f) Cuando se señalicen sendas peatonales en plataforma ó vías de servicio, sólo se podrá circular por ellas;
- g) Los peatones extremarán las precauciones ante las aeronaves que tengan los motores en marcha, manteniendo las distancias de seguridad mínimas establecidas por los explotadores según el tipo de aeronave, así como ante una aeronave aproximándose;
- h) Está prohibido arrojar objetos, papeles ó desperdicios al suelo en el interior de la zona restringida del recinto aeroportuario, debiendo depositarse en los receptáculos destinados al efecto. Así mismo, queda prohibido depositar objetos (latas, periódicos, papeles, desperdicios, etc.) sobre las zonas de carga o exteriores de los vehículos, aunque éstos estén parados, al objeto de evitar que sean arrastrados por el viento.

7. PROCEDIMIENTO DE VISIBILIDAD REDUCIDA EN EL ÁREA DE MANIOBRAS, EXCLUYENDO LAS PLATAFORMAS

Los procedimientos de visibilidad reducida abarcarán las actividades del área de Maniobras excluyendo las plataformas y estarán descritos en el Manual Guía sobre el particular.

8. OPERACIÓN DE HELICOPTEROS

La dependencia de Control facilitará las maniobras de aterrizaje y despegue de helicópteros ligeros y medianos; igualmente, a falta de helipuerto, los helicópteros pesados (tipo MI-17) podrán utilizar la pista. Los procedimientos específicos para cada Aeródromo se encontrarán en la AIP, observando que no se debe sobrevolar otras aeronaves, ni plataformas, zonas de estacionamiento y/o hangares militares o de policía.

9. INSPECCIONES A LAS AREAS DE MOVIMIENTO

Las inspecciones persiguen conocer en todo momento la operatividad y la seguridad operacional del área de movimiento del Aeropuerto, serán realizadas por el explotador del Aeródromo.

El responsable de la inspección del área de maniobras, será el Inspector designado en turno, en el horario que corresponda ejecutar dicha inspección, manteniendo las comunicaciones en frecuencia de control superficie o frecuencia de torre de control según el área que se encuentre el vehículo. El responsable de la inspección del área de plataforma, será el Inspector designado en turno, en el horario que corresponda ejecutar dicha inspección. Un mismo inspector podrá realizar ambas funciones dentro del turno que le corresponda.

Debe tenerse en cuenta que a mayor velocidad, menor eficacia de la inspección, por lo cual las inspecciones que se realicen con el uso de vehículos se deben realizar a la menor velocidad posible. Las inspecciones detalladas de las superficies pavimentadas y sistemas de redes de iluminación se deberán completar mediante recorridos a pie y con los criterios de SMS dispuestos.

Los inspectores deben informar, diariamente en las horas de la mañana, al CCO o al Jefe de Seguridad Operacional del Aeródromo, para ser inmediatamente retransmitido al personal del servicio de extinción de incendios, acerca de los obstáculos

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

de carácter temporal, no notificados, o notificados mediante NOTAM's, tales como obras y actividades de mantenimiento que pudieran afectar el desplazamiento de los vehículos del SEI – SAR - AMBULANCIAS hacia el lugar de un incidente o accidente en condiciones de visibilidad reducida.

9.1. INTERVALOS Y HORAS DE INSPECCIÓN

Las inspecciones de pistas y calles de rodaje deben realizarse con una frecuencia mínima de cuatro (4) veces diarias en aeropuertos con operación nocturna:

- Una inspección al amanecer, que debe realizarse de manera minuciosa, cubriendo el ancho total de todas las pistas;
- Una inspección en la mañana, poniendo especial atención al área entre las luces de borde de pista;
- Una inspección en la tarde que debe realizarse igual que la hecha en la mañana y;
- Una inspección al anochecer, que debe cubrir la superficie completa de todas las pistas.

9.1.1. Las demás inspecciones de seguridad operacional que solicite la torre de control o cualquier empresa aérea, deben ser realizadas por los inspectores designados inmediatamente sean solicitadas, por lo tanto, se deben realizar las coordinaciones pertinentes para evitar pérdida de tiempo en dicho procedimiento.

9.2. LISTA DE VERIFICACIÓN DE INSPECCIONES

El Jefe de Seguridad Operacional del Aeródromo establecerá una lista de verificación de inspección, la que será evaluada semestralmente a fin de incorporar o eliminar los parámetros de medición que sean necesarios y que permitan asegurar un resultado eficaz de la inspección.

9.3. MÉTODO DE INSPECCIÓN

9.3.1. ESTADO DEL AREA DE MANIOBRAS

Diariamente y de acuerdo a la lista de verificación elaborada para este efecto, se efectuará la inspección minuciosa del estado de la superficie de la pista, la cual deberá realizarse manteniendo la velocidad más baja posible, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- a) El ingreso a la pista se realizara bajo la autorización previa de la Torre de Control y en dirección opuesta al despegue ó aterrizaje, manteniendo en todo momento la escucha, la frecuencia correspondiente de la Torre de Control;
- b) Se debe verificar el estado de la señalización horizontal y vertical de la pista calles de rodaje con especial atención al estado de deterioro de las marcas;
- c) Las Ayudas visuales y sistemas eléctricos se revisarán diariamente y de acuerdo a la lista de verificación elaborada para este efecto. Los responsables del mantenimiento efectuarán al menos, una inspección de las ayudas visuales eléctricas de aquella parte del área de movimientos de su responsabilidad. Esta inspección incluirá la iluminación de plataforma y el balizaje nocturno (luces de obstrucción), así como los letreros, señales, marcas de eje de calle de rodaje, borde de pista y los sistemas de luces de aproximación ALS y luces PAPI;
- d) En la inspección del área de movimiento se deberá estar atento a los cambios en los colores e intensidad de los sistemas de luces, para ello se deberá tener en cuenta que según lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

Colombia, parte DECIMO CUARTA, numeral 14.3.10.4 "Ayudas visuales", una Luz Aeronáutica se encuentra fuera de servicio cuando la intensidad media de su haz principal, resulte inferior al 50% del valor especificado en la guía del área funcional responsable, adicionalmente se deberá prestar especial atención al numeral 14.3.10.4.7. El sistema de mantenimiento preventivo empleado en una pista para aproximaciones de precisión, si es el caso, del mismo reglamento y lo contemplado en el Manual de Guía y Control en superficie Doc. 9476 de OACI respecto a la avería que presenten dos luces consecutivas en las luces de eje de calle de rodaje ó en las barras de parada, o a alguna avería que presenten los dispositivos que afecten a los letreros;

- e) Al terminar la inspección se informará de las deficiencias encontradas a la torre de control, y al Centro Coordinador de Operaciones o al Jefe de Seguridad Operacional mediante la utilización de los canales formales de comunicación, con el fin de que se elabore el correspondiente registro, cuyo contenido será remitido a la Dirección de de Mantenimiento responsable de solucionar la falla detectada.

9.3.2. REGISTRO DE INSPECCIONES

Se mantendrá un registro de las inspecciones realizadas en los sectores del área de movimientos asignados, el control y actualización del registro será llevado por la correspondiente jefatura de Seguridad Operacional teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- a) La evaluación del riesgo operacional y la prioridad de la observación detectada, efectuando la corrección o acción necesaria;
- b) El archivo de estas inspecciones completas se guardará por lo menos durante 90 días, incluyendo los formularios originales empleados y se registrarán en el SMS dispuesto;
- c) Pasado este plazo, sólo se conservarán aquellas observaciones útiles para fines estadísticos, SMS ó que estén en proceso de investigación.

9.3.3. SEGUIMIENTO A OBSERVACIONES DETECTADAS

El Jefe de Seguridad Operacional, en compañía del funcionario designado por la UAEAC, si el primero pertenece a una organización diferente, efectuarán un seguimiento permanente de los resultados de las inspecciones ejecutadas por los inspectores, elaborando un reporte que resuma la condición de operatividad de aquella parte del área de movimientos afectada y el riesgo operacional, adicionando además las acciones tomadas por el personal de mantenimiento correspondiente para solucionarlas, realizando el seguimiento hasta la solución definitiva.

10. PROGRAMA DE SEGURIDAD EN PISTA

Cada aeródromo tendrá un programa de seguridad preventiva como complemento a este Manual, el cual particularizará para cada aeródromo los siguientes elementos:

- a) Sistema de protección física para evitar la incursión en pista
- b) Control y supervisión del acceso y circulación de personas y vehículos definidos en las cartas de acuerdo
- c) Control y supervisión de los puntos de cruce de pista
- d) Procedimientos para verificación de pista establecidos en las cartas de acuerdo
- e) Entrenamiento continuo y toma de conciencia, incluyendo las estrategias de divulgación.

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional – "SMGCS NACIONAL"

11. INSTRUCCIÓN

Para los efectos de la instrucción y calificación del personal que labora en un Aeródromo, el Centro de Estudio de Ciencias Aeronáuticas mantendrá actualizado el programa de instrucción de operaciones aeroportuarias – PINOA, todas las entidades con responsabilidades en la seguridad operacional del Aeródromo deberán atender en lo pertinente dicho programa.

12. TRABAJOS DE CONSTRUCCIÓN Y OTROS TRABAJOS ESPECIALES DE CONTRATISTAS, QUE SE REALICEN EN EL LADO AIRE DEL AEROPUERTO.

Además de las medidas de obligatorio cumplimiento descritas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia parte Décimo Cuarta, las que indica el Manual de diseño de aeródromos, y de conformidad con los principios del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, se requiere como mínimo que el personal y las empresas que realicen intervenciones prolongadas o temporales en el Lado Aire de un Aeropuerto cumplan con los siguiente procesos con el fin de minimizar el riesgo que genera de por sí la existencia de maquinaria, vehículos, material de construcción y personal ajeno al aeropuerto los cuales son de obligatorio cumplimiento.

- a) La actividad a realizar en el área de movimiento debe ser concertada primero con el administrador del aeropuerto, con el fin de que se verifiquen los tiempos y las restricciones propias y actualizadas del área de intervención;
- b) Se debe esperar la publicación y entrada en vigencia del NOTAM respectivo, el cual, para intervenciones programadas requiere ser solicitado con 45 días de antelación para ser autorizado y publicado con suficiente anterioridad a la entrada en vigencia de la restricción y/o intervención;
- c) Todo desplazamiento de personas y/o vehículos en el área de movimiento por zonas no demarcadas o previamente autorizadas y/o fuera de las zonas de cerramiento, debe ser coordinado y autorizado por los inspectores de plataforma y/o inspectores de área de maniobras debido a que son los únicos que disponen de comunicaciones por radio con la torre de control;
- d) Las balizas y luces de área fuera de servicio se colocarán a intervalos suficientemente reducidos para que quede delimitada el área fuera de servicio. Las balizas de área fuera de servicio consistirán en objetos netamente visibles tales como banderas, conos o tableros, colocados verticalmente, los cuales deben estar firmemente conectados a la superficie terrestre, sin generar daños a las superficies de plataforma, calles de rodaje o pista;
- e) Una luz de área fuera de servicio será una luz fija de color rojo. La luz tendrá una intensidad suficiente para que resulte bien visible teniendo en cuenta la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de la iluminación del fondo sobre el que normalmente hayan de verse. En ningún caso tendrán una intensidad menor de 10 cd de luz roja;
- f) Si la intervención del área corresponde a zonas de seguridad de pista o zonas de seguridad cercanas a calles de rodaje, el equipo y material de construcción debe ser mantenido en cerramiento, dejando libre el paso de aeronaves;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632

RESOLUCIÓN NÚMERO

()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

- g) Los contratistas deben cumplir todos los procedimientos y exigencias del operador de aeropuerto expedidas por el Jefe de Seguridad Operacional o el Administrador, utilizando cuando sea necesario luces rojas de obstrucción, encendiendo dichas luces durante las horas de puesta y salida del sol o de baja visibilidad;
- h) Se debe proporcionar indicadores prominentes y comprensibles de advertencia para cualquier área afectada por la construcción, que normalmente esté cercana al acceso o rodaje de aeronaves, al movimiento de personas de plataforma, o al movimiento de vehículos;
- i) Solo se utilizarán las demarcaciones apropiadas de peligro y la iluminación adecuada para aeropuertos, con el fin de prevenir daños, heridas, demoras del tráfico, y/o los cierres de la facilidad (aeropuerto);
- j) Cuando se requiera restringir accesos, se deben utilizar las marcas y señalizaciones adecuadas al peligro específico, de tal manera que resulte obvio al piloto, a los conductores de vehículo, y a cualquier otro personal;
- k) Los límites de la construcción y áreas peligrosas en el aeropuerto se deben demarcar o iluminar para prevenir que las aeronaves, vehículos o personas rueden o circulen por calles de rodaje o pistas cerradas;
- l) Se requiere que siempre estén identificadas las bocas de alcantarillas abiertas, pequeñas áreas de material de construcción, y áreas de desechos, material en reparación o almacenamiento;
- m) Se deben considerar los peligros de construcción relacionado con la operación de aeropuertos e incluir las marcas para identificar el cableado de las facilidades de servicio meteorológico y líneas de alumbrado del área de maniobras y plataforma, áreas críticas utilizadas para los sistemas de aterrizaje, luces para aterrizaje por instrumentos, sistema (ILS) y otras áreas sensibles;
- n) Se debe ejercer máxima vigilancia y control sobre el personal del contratista y éste sobre sus empleados, para evitar que el personal de obra ingrese a áreas de uso operativo del aeropuerto que pueda ocasionar daños a otras personas, a aeronaves o a vehículos de plataforma;
- o) Las especificaciones al contratista deben incluir una provisión de información y disponibilidad de personal de dicho contratista 24 horas al día, para atender situaciones de emergencia inmediatamente sean requeridas. Por ejemplo para conservación de luz de emergencia de aeropuerto relativas a operación de aeronaves etc. El contratista debe reportar al operador de aeropuerto (Jefe de Seguridad Operacional) dichos nombres y archivar igualmente la información de personas de contacto con el aeropuerto;
- p) Debido a que ciertos cerramientos se realizan en el área de maniobras, se deberán separar todas áreas de la construcción, asegurando que ninguna parte de una aeronave pueda entrar en dicha área y utilizando barricadas que son marcadas con conos y/o maletines de color alternando naranja y rayas blancas;
- q) Por ser tan diferentes las intervenciones y construcciones que se desarrollan en el área de movimiento del aeropuerto, se requiere que cada caso sea revisado detenidamente por el contratista en referencia a las normas y reglamentaciones de la Autoridad Aeronáutica y demás disposiciones internacionales sobre el particular, con el fin de proveer que la seguridad operacional del aeropuerto no se vea afectada;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

- r) Cuando se realicen cerramientos, se deben tener en cuenta la apropiada orientación de las banderas, su ajuste con firmeza al suelo, para eliminar la ingestión de las mismas por los motores de las aeronaves. Durante horas reducidas de visibilidad o noche, se deben remplazar o adicionar a las barricadas, balizas con luces rojas. La intensidad de las luces y espaciando para banderas de barricada y luces debe ser la adecuadamente para evitar la ambigüedad de línea y/o área peligrosa;
- s) Cuando se asocia la construcción con cercanía a alguna pista abierta, taxiway, o taxilane, y no se puede asegurar que alguna parte de un avión puede entrar en dicha área, el cerramiento deben ser tan bajo como sea posible al suelo; de masa baja; fácilmente desmontable sobre el contacto con un avión o con cualquiera de sus componentes; y compensado o firmemente conectado a la superficie para prevenir el desplazamiento del lavado del accesorio, de la explosión de jet, de vórtice de ala, o de otras corrientes de superficie de viento, sin dejar de ser frangible. Para este caso en particular no utilice cerramientos rígidos. Los colores anaranjado y blanco se mantienen;
- t) Los escombros y material suelto en la zona de construcción se definen como FOD, el cual es capaz de causar daño a trenes de aterrizaje de las aeronaves, a los propulsores, y a los motores a reacción. Los contratistas de la construcción no deben colocar FOD ni permitir que sus funcionarios desatiendan estos eventos en el área de movimiento y menos en zonas cercanas a las aeronaves. Este tipo de material debe ser retirado continuamente durante el proyecto de la construcción. Adicionalmente se requiere que el contratista elimine continuamente las basuras (desechos de alimentos no recogidos durante la actividad del personal de la construcción), semillas de la hierba, o acumulaciones de agua y demás desechos o materiales puedan atraer fauna, como parte del plan de manejo y control de peligro aviaro;
- u) Existen equipos o ayudas a la navegación aérea (Radioayudas o NAVAIID's) que degradan o deterioran su radiación de señal y/o funcionamiento en general por la cercanía de material de construcción (obstáculos), movimiento de vehículos o circulación de personas, por lo cual se consideran áreas críticas. Se debe tener claro que se pueden ocasionar interferencias electrónicas y/o cierre de facilidades o servicios por no controlar este aspecto;
- v) Los procedimientos de baja visibilidad establecidos para un aeródromo contienen restricciones al rodaje y movilidad de vehículos, aeronaves y personal, por lo cual es necesario la suspensión de desplazamientos en tales circunstancias y el cumplimiento de las demás disposiciones cuando se ha activado dichos procedimientos;
- w) Los cerramientos, demarcaciones e iluminaciones deficientes, así como el incumplimiento de los procedimientos de operatividad en un aeropuerto pueden generar incursiones, por lo tanto, se requiere aumentar los niveles de vigilancia y control de cada uno de los procesos que se desarrollen en relación con las construcciones en el área de movimiento de un aeropuerto y de sus diferentes usuarios con el fin de mitigar el riesgo que se genera en cualquier intervención de construcción;
- x) Una construcción o trabajo especial debe cumplir los métodos y prácticas recomendadas nacionales referentes a las demarcaciones e iluminaciones que se realicen en el área de movimiento, teniendo especial cuidado en que en áreas operacionalmente activas las marcas existentes no sean borradas o descoloradas y puedan generar problemas de interpretación;

AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

00632
RESOLUCIÓN NÚMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

- y) El derrame gasolina, combustible diesel, aceite, etc. de los vehículos, en áreas activas del pavimento, tales como cauces, pistas de rodaje, rampas, y caminos del aeropuerto que sean ocasionados por los constructores, deberán ser intervenidos y solucionados por el contratista;
- z) Todo contratista de construcción debe ejercer precaución de no eliminar o dañar instalaciones eléctricas, circuitos de iluminación de plataforma, calles de rodaje y pista, alcantarillado, etc., reparando inmediatamente los daños ocasionados;
- aa) Las emisiones de polvo y el corte de césped son algunos de los riesgos que se generan durante el desarrollo de una construcción o trabajo especial en el lado aire de un aeropuerto por lo tanto se debe minimizar tales aspectos y tener en cuenta que de afectar la operación del aeropuerto o de incrementarse los riesgos operativos de las aeronaves por algún aspecto relacionado por la construcción, se deberán suspender dichos trabajos, hasta que se solucione el problema o se encuentre una solución aceptable de operación e incorporarlo al SMS.

13. INCUMPLIMIENTOS, VIOLACIONES E INFRACCIONES

El personal que labora en el área de maniobras y movimiento del Aeropuerto está obligado al cumplimiento de las normas y regulaciones aeroportuarias contempladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, en el manual de aeródromo, los planes Operativos Aeroportuarios, las publicaciones aeronáuticas y demás manuales operativos. Toda violación esta sujeta a las sanciones que contemplan los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y en particular la parte séptima sobre Régimen Sancionatorio.

Los Inspectores, Plataforma y Movimiento, y los inspectores de Seguridad Aeroportuaria está facultados para extender por escrito las correspondientes notificaciones de infracción y/o incumplimientos a las normas aeronáuticas (aeroportuarias y operativas). Igualmente están autorizados, dentro de sus competencias, a llevar a cabo motivadamente controles a personas y vehículos dentro del área de movimiento, estando facultados para impedir la circulación a aquellos conductores que por su comportamiento en el tráfico, supongan un peligro evidente, dando parte de inmediato al CCO o al Jefe de Seguridad Operacional, quien reportará inmediatamente a la Compañía propietaria del vehículo. Se entiende como motivación el hecho de cometer una infracción, verse involucrado en un accidente, una violación manifiesta ó no llevar en sitio visible el carné de identificación y el POVP.

En casos en que un conductor pueda representar un peligro por presunta influencia de alcohol ó drogas, el Inspector de Plataforma impedirá que éste siga conduciendo, según lo dispuesto en el procedimiento publicado.

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones de acceso de vehículos implicará la retirada del POVP y la salida inmediata del vehículo del aeropuerto hasta que no sea solucionado el asunto que lo ha motivado.

Se considerará como incumplimiento de las condiciones de acceso el hecho de que se acceda a la plataforma por un punto no especificado como acceso ó reservado a determinado tipo de vehículos; en estos casos podrá procederse a la retirada definitiva del POVP, independientemente de la sanción por infracción que las normas locales y nacionales aeroportuarias determinen al conductor y a la empresa contratante.

**AERONAUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL**

00632
RESOLUCIÓN NUMERO
()

17 FEB 2009

"Por la cual se adopta el manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Nacional –
"SMGCS NACIONAL"

Está terminantemente prohibido fumar ó encender fuego en la zona restringida del área de movimiento y dentro de los vehículos en plataforma.

Como proceso de mejora continua y cultura organizacional del Sistema de Seguridad Operacional -SMS, cualquier persona o empresa aérea, podrá reportar al Jefe de Seguridad Operacional o a la UAEAC, las infracciones o incumplimientos concretos a las Normas Operativas o Reglamentarias que ocurran en el área de movimiento, aportando pruebas, para lo cual se mantendrá la confidencialidad.

14. REVISIONES DEL SMGCS Y MEJORAS

Las propuestas de modificación, actualización y revisión de este manual "SMGCS Nacional", serán canalizadas por la Dirección Regional respectiva ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, dichas revisiones deberán hacerse periódicamente o al menos una vez por año.

Artículo Segundo. La presente resolución entrará a regir un (1) mes después de su publicación en el Diario Oficial y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

17 FEB 2009

Dada en Bogotá D.C. a los



FERNANDO SANCLEMENTE ALZATE
Director General



ANDRES FORERO LINARES
Secretario General

Aprobó: T.C. Donal H. Tascón C. – Subdirector General 
Ing. Javier Danilo Pinilla – Secretario de Sistemas Operacionales 
T.C. Héctor Carrascal Varela – Director de Servicios a la Navegación Aérea 
CTA. Harlen Mejía O. – Jefe Grupo Procedimientos ATM 
Ing. Luis Fernando Zuñiga – DDA 

Preparó: Sergio Pinilla Mendoza – Jefe Grupo Proyectos Internacionales 
Luz Marina Gonzalez – Grupo Proyectos Internacionales