

TEL: +57 60 (1) 4251000
Ext: 2723/2724/2725
AFS: SKBOYOYX
email: ais@aerocivil.gov.co

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
DIRECCIÓN DE OPERACIONES
DE NAVEGACIÓN AÉREA
GESTIÓN DE INFORMACIÓN
AERONÁUTICA**



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

Centro de Gestión Aeronáutica
de Colombia—CGAC

WEF 01 MAY 2025

<https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais>

AIC 05/2025

**CONCEPTOS PARA REGULAR EL CIERRE O
RESTRICCIÓN DE AERÓDROMOS**

1 OBJETIVO

Informar a los usuarios de la aviación en Colombia sobre los procedimientos y disposiciones vigentes para la declaración del cierre o restricción de aeródromos por parte del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), con el fin de asegurar la seguridad y la integridad de las operaciones aéreas y de los usuarios de la aviación en el país

2 INTRODUCCIÓN

La aviación en Colombia constituye un servicio esencial que demanda normas y protocolos rigurosos para asegurar su correcto funcionamiento. Los aeródromos, como piezas fundamentales de esta infraestructura, deben operar bajo procedimientos específicos que regulen su restricción, cierre y apertura, alineados con estándares internacionales de seguridad y regulaciones nacionales.

La Aerocivil ha reconocido la necesidad de establecer procedimientos que rijan la suspensión o restricción de las operaciones aéreas en los aeropuertos del país. Esto permitirá a los usuarios planificar sus vuelos según los horarios establecidos para el cierre o restricción correspondiente, además de proporcionar a los servicios de tránsito aéreo la información necesaria con antelación para su divulgación a través del NOTAM, asegurando así la plena conciencia de las condiciones del aeródromo afectado.

Con el propósito de evitar demoras y complicaciones en los itinerarios de los operadores de aeronaves, el cierre o restricción de los aeropuertos controlados se limitará únicamente a situaciones excepcionales, clasificadas de la siguiente manera:

- a. Aeródromo cerrado: Se declara cuando no se permite el aterrizaje y/o despegue de aeronaves dentro del horario determinado. Se exceptúa la operación de aeronaves en **EMERGENCIA** o aeronaves de Estado en desarrollo de operaciones de **ORDEN PÚBLICO** que requieran atención urgente.

**CONCEPTS FOR REGULATING THE CLOSURE OR
RESTRICTION OF AIRPORTS**

1 OBJECTIVE

Informing Colombian aviation users about the current procedures and regulations for declaring the closure or restriction of aerodromes by the Air Traffic Service (ATS), to ensure the safety and integrity of air operations and aviation users in the country.

2 INTRODUCTION

Aviation in Colombia constitutes an essential service that demands rigorous rules and protocols to ensure its proper functioning. Aerodromes, as fundamental pieces of this infrastructure, must operate under specific procedures that regulate their restriction, closure, and opening, aligned with international safety standards and national regulations.

The Civil Aviation Authority (Aerocivil) has recognized the need to establish procedures governing the suspension or restriction of air operations at the country's airports. This will allow users to plan their flights according to the established schedules for the corresponding closure or restriction. Additionally, it provides Air Traffic Services with advance information for dissemination through NOTAM (Notice to Airmen), ensuring full awareness of the conditions affecting the affected aerodrome.

To avoid delays and complications in aircraft operators' itineraries, the closure or restriction of controlled airports will be limited only to exceptional situations, classified as follows:

- a. Aerodrome Closed: Declared when the landing and/or takeoff of aircraft is not allowed within the specified hours. Exceptions include the operation of aircraft in **EMERGENCY** situations or State aircraft involved in **PUBLIC ORDER OPERATIONS (MILITARY OPERATIONS)** that require urgent attention.

Nota: Las tripulaciones de aeronaves en Emergencia o en Orden Público que soliciten operar en un aeródromo cerrado, el ATC les informará de la condición que causa el cierre y siempre que la operación de la aeronave no afecte la seguridad de otra aeronave, se le informará que tal maniobra será conducida bajo su **PROPIO RIESGO**, aun cuando reciba el correspondiente permiso del ATC, la aplicación de la excepción se amplía en el numeral 8 de este documento.

Note: Aircraft crews in emergency situations or public order operations requesting to operate at a closed aerodrome will be informed by ATC of the condition causing the closure. If the aircraft operation does not compromise the safety of another aircraft, they will be advised that such a maneuver will be conducted at their **OWN RISK**, even if they receive the corresponding permission from ATC. The application of this exception is further elaborated in section 8 of this document.

- b. Restricción en las operaciones: Se declara cuando los aterrizajes y despegues están sujetos a condiciones específicas establecidas en la restricción. Los ATS emitirán los permisos correspondientes para garantizar un tránsito aéreo seguro, ordenado y fluido, minimizando así las demoras.

- b. Operation Restriction: It is declared when landings and takeoffs are subject to specific conditions established in the restriction. The ATS will issue the corresponding permits to ensure safe, orderly, and smooth air transit, thus minimizing delays.

3 ALCANCE

Este documento es aplicable a todos los aeródromos dentro del territorio colombiano y a todos los usuarios y operadores que utilicen estos espacios.

3 SCOPE

This document applies to all aerodromes within Colombian territory and to all users and operators who use these spaces.

El alcance incluye:

The scope includes:

- a. Aeropuertos internacionales y nacionales.
- b. Aeródromos controlados y no controlados
- c. Todos los tipos de vuelos, incluidos comerciales, privados, militares y de emergencia.
- d. Operadores de aeronaves, aerolíneas, y demás usuarios del espacio aéreo colombiano.

- a. International and national airports.
- b. Controlled and uncontrolled aerodromes.
- c. All types of flights, including commercial, private, military, and emergency.
- d. Aircraft operators, airlines, and other users of Colombian airspace.

4 RESPONSABLES

4.1 La Dirección de Operaciones de Navegación Aérea (DONA), ejerciendo sus funciones como proveedor de los servicios de tránsito aéreo (ATSP), de acuerdo con artículo 26 del Decreto 1294 de 2021, es la encargada de:

- a. Llevar a cabo acciones de coordinación con entidades y organismos orientados a la optimización de la prestación de los servicios a su cargo.
- b. Ejecutar los planes y programas establecidos por la Secretaría de Autoridad Aeronáutica en cumplimiento de estándares internacionales o normas nacionales sobre aviación civil en los asuntos de su competencia

4 PEOPLE IN CHARGE

4.1 The Air Navigation Operations Directorate (DONA), exercising its functions as a provider of air traffic services (ATSP), in accordance with Article 26 of Decree 1294 of 2021, is responsible for:

- a. Carrying out coordination actions with entities and organizations aimed at optimizing the provision of the services under its charge.
- b. Implementing the plans and programs established by the Aeronautical Authority Secretariat in compliance with international standards or national regulations on civil aviation in matters within its competence.

c. Cumplir con las políticas y procedimientos derivados del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional y de aviación civil (SMS/SeMS), para mitigar riesgos en la adecuada prestación de los servicios a su cargo.

d. Definir, coordinar y ejecutar los planes de acción en casos de calamidad pública, desastres, o emergencias que afecten la prestación de los servicios a la navegación aérea.

e. Atender las peticiones y requerimientos relacionados con los asuntos de su competencia.

4.2 Explotadores aeroportuarios son responsables de:

a. Evaluar e implementar las condiciones específicas para el cierre o restricción de sus respectivos aeródromos, conforme a sus particularidades y necesidades

b. Coordinar con el Proveedor de Servicios de Tránsito Aéreo (ATSP) para asegurar una gestión eficiente y segura del espacio aéreo.

c. Informar y capacitar a su personal sobre los procedimientos de cierre y restricción.

d. El explotador aeroportuario es responsable de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas en su aeropuerto; en aeropuertos no controlados es el principal originador de información relativa al cierre o restricción de las operaciones, en tal sentido deberá reportar a la DONA en el menor tiempo posible cualquier evento que afecte la operación conforme a los criterios establecidos en el numeral 5 de este documento.

4.3 Operadores de aeronaves y usuarios

Los operadores de aeronaves y demás usuarios del espacio aéreo tienen la responsabilidad de:

a. Mantenerse informados sobre los cierres y restricciones a través de NOTAM y otros comunicados oficiales.

b. Planificar sus operaciones considerando las posibles restricciones y cierres.

c. Cumplir con las condiciones y requisitos establecidos durante las restricciones.

c. Complying with the policies and procedures derived from the Operational Safety Management System and civil aviation (SMS/SeMS) to mitigate risks in the proper provision of the services under its charge.

d. Defining, coordinating, and executing action plans in cases of public calamity, disasters, or emergencies that affect the provision of air navigation services.

e. Addressing requests and requirements related to matters within its competence.

4.2 Airport Operators are responsible for:

a. Evaluating and implementing specific conditions for the closure or restriction of their respective aerodromes, according to their particularities and needs.

b. Coordinating with the Air Traffic Service Provider (ATSP) to ensure efficient and safe management of airspace.

c. Informing and training their staff on closure and restriction procedures.

d. The airport operator is responsible for ensuring the safety of air operations at their airport; in uncontrolled airports, it is the main originator of information related to the closure or restriction of operations, in this sense, it must report to DONA as soon as possible any event that affects the operation according to the criteria established in numeral 5 of this document.

4.3 Aircraft operators and users

Aircraft operators and other users of the airspace have the responsibility to:

a. Stay informed about closures and restrictions through NOTAMs and other official communications

b. Plan their operations considering possible restrictions and closures.

c. Comply with the conditions and requirements established during restrictions.

- d. Evaluar las condiciones reportadas y determinar acciones complementarias que permitan mantener la seguridad operacional de sus aeronaves y pasajeros.
- e. La operación de aeronaves en aeródromos no controlados es responsabilidad exclusiva de los explotadores de aeronaves y sus tripulaciones.
- f. Los explotadores de aeronaves son parte integral del sistema de seguridad operacional, en tal sentido, deberán reportar cualquier situación que pueda comprometer la seguridad operacional, especialmente cuando se opere en aeropuertos no controlados.

5 CRITERIOS PARA EL CIERRE Y RESTRICCIÓN DE AERÓDROMOS

5.1 Criterios para el Cierre de Aeródromo.

El cierre de un aeródromo se considera una medida extrema y solo se implementará en situaciones donde la seguridad de las operaciones aéreas y de los usuarios no puede ser garantizada. Las condiciones en el aeródromo o en sus inmediaciones (menos de 5 NM) que pueden justificar el cierre incluyen, pero no se limitan a:

- a. **Desastres naturales:** Situaciones de catástrofe natural que impiden completamente el desarrollo de las operaciones aéreas, tales como: nubes de ceniza volcánica, inundaciones, terremotos u otros fenómenos que afecten la seguridad operacional.
- b. **Emergencias en pista:** Incidentes o accidentes, Invasión del área de aterrizaje por personal ajeno o por semovientes u otros elementos extraños que bloqueen las pistas de aterrizaje o de despegue.
- c. **Obstáculos en el espacio aéreo:** Presencia de aves en las trayectorias de aproximación y/o despegue, sobrevuelo de drones u otros objetos que representen un peligro para las operaciones aéreas.
- d. **Fallas en infraestructura:** Daños en la pista, luces de aproximación, sistemas de navegación o cualquier otra infraestructura crítica que torne inoperable el aeródromo.
- e. **Alertas de seguridad:** Amenazas de seguridad, incluyendo alertas de bomba, actividades terroristas, asonada, ocurrencia de un movimiento telúrico, incendio, situaciones declaradas de orden público o cualquier otra amenaza que comprometa la seguridad del aeródromo.

d. Evaluate the reported conditions and determine complementary actions that allow maintaining the operational safety of their aircraft and passengers.

e. The operation of aircraft at uncontrolled aerodromes is the exclusive responsibility of the aircraft operators and their crews.

f. Aircraft operators are an integral part of the operational safety system, in this sense, they must report any situation that may compromise operational safety, especially when operating at uncontrolled airports.

5 CRITERIA FOR THE CLOSURE AND RESTRICTION OF AERODROMES

5.1 Criteria for aerodrome closure

The closure of an aerodrome is considered an extreme measure and will only be implemented in situations where the safety of air operations and users cannot be guaranteed. The conditions at the aerodrome or in its vicinity (less than 5 NM) that may justify the closure include, but are not limited to:

- a. **Natural disasters:** Situations of natural catastrophe that completely prevent the development of air operations, such as volcanic ash clouds, floods, earthquakes, or other phenomena that affect operational safety.
- b. **Runway emergencies:** Incidents or accidents, invasion of the landing area by foreign personnel or by livestock or other foreign elements that block the landing or takeoff runways.
- c. **Airspace obstacles:** Presence of birds in the approach and/or takeoff trajectories, overflight of drones or other objects that represent a danger to air operations.
- d. **Infrastructure failures:** Damage to the runway, approach lights, navigation systems or any other critical infrastructure that makes the aerodrome inoperable.
- e. **Security alerts:** Security threats, including bomb alerts, terrorist activities, riot, occurrence of an earthquake, fire, declared public order situations or any other threat that compromises the safety of the aerodrome.

f. **Causas de carácter técnico:** Situaciones técnicas que imposibilitan las operaciones aéreas tales como: Operaciones de mantenimiento total de la pista, reparaciones o reconstrucciones, falla total de los sistemas de comunicaciones o energía.

Nota 1: El valor de la componente transversal máxima de viento permitida para una aeronave, durante el aterrizaje o despegue, depende de diferentes factores tales como limitaciones propias de la misma, coeficiente de fricción y ancho de pista, así como el relieve circundante, etc., el ATC no declarará en aeródromo “**CERRADO**” por condiciones de viento. No obstante, será **RESPONSABILIDAD ABSOLUTA** del piloto al mando determinar si la dirección e intensidad del viento permiten la operación segura del despegue o aterrizaje.

Nota 2: El Servicio de Control de Tránsito Aéreo no cierra la operación de un aeródromo por condiciones meteorológicas; este se limita al reporte continuo y actualizado de las condiciones del aeropuerto en base a los sistemas y reportes del proveedor meteorológico. Es responsabilidad de los explotadores de aeronaves cumplir lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 91 “Reglas Generales de Vuelo y Operación” y la demás reglamentación relacionada con el tema.

5.2 Criterios para la restricción de aeródromo

Las restricciones en un aeródromo se implementan cuando se pueden mantener operaciones seguras bajo condiciones específicas. Los escenarios que pueden justificar restricciones incluyen:

- a. **Condiciones meteorológicas deterioradas:** Situaciones donde las condiciones meteorológicas **NO** impide el desarrollo de las operaciones aéreas, pero requiere precauciones adicionales, tales como: Niebla densa, Granizo, Tormentas eléctricas, Cortantes de viento, etc.
- b. **Afectación parcial de la pista:** Trabajos de reparación o mantenimiento o desplazamiento temporal de un umbral que limita la disponibilidad total de la misma para despegue o aterrizaje.
- c. **Fallas parciales en infraestructura:** Degradación en los sistemas de iluminación, sistemas de navegación o cualquier otra infraestructura crítica que limite la operación del aeródromo.
- d. **Eventos especiales:** Actividades programadas que requieren la utilización parcial del aeródromo y limitan su utilización
- e. **Congestión del tránsito aéreo:** Altos volúmenes de tránsito aéreo que exigen una gestión más estricta del espacio aéreo.

f. **Technical causes:** Technical situations that make air operations impossible such as: Total runway maintenance operations, repairs or reconstructions, total failure of communication or energy systems.

Note 1: The value of the maximum crosswind component allowed for an aircraft, during landing or takeoff, depends on different factors such as its own limitations, friction coefficient and runway width, as well as the surrounding relief, etc., the ATC will not declare an aerodrome “**CLOSED**” due to wind conditions. However, it will be the **ABSOLUTE RESPONSIBILITY** of the pilot in command to determine if the direction and intensity of the wind allow the safe operation of the takeoff or landing.

Note 2: The Air Traffic Control Service does not close the operation of an aerodrome due to weather conditions; it is limited to continuously and accurately reporting the conditions of the airport based on the systems and reports from the meteorological provider. It is the responsibility of aircraft operators to comply with the provisions of the Colombian Aeronautical Regulations RAC 91 "General Flight and Operation Rules" and other related regulations.

5.2 Criteria for aerodrome restriction

Restrictions at an aerodrome are implemented when safe operations can be maintained under specific conditions. Scenarios that may justify restrictions include:

- a. **Deteriorated weather conditions:** Situations where the weather does NOT prevent the development of air operations, but requires additional precautions such as: Dense fog, Hail, Thunderstorm, Wind Shear, etc.
- b. **Partial runway affectation:** Repair or maintenance work or temporary displacement of a threshold that limits the total availability of it for takeoff or landing.
- c. **Partial infrastructure failures:** Degradation in lighting systems, navigation systems or any other critical infrastructure that limits the operation of the aerodrome.
- d. **Special events:** Scheduled activities that require partial use of the aerodrome and limit its use.
- e. **Air traffic congestion:** High volumes of air traffic that demand stricter airspace management.

Nota 1: En el RAC 91 "Reglas Generales de Vuelo y Operación" numeral 91.540 y la Circular de información Aeronáutica 03/2022, se establecen criterios de operación referentes con los mínimos de utilización de aeródromo.

Nota 2: En el caso de Aeropuertos Internacionales se debe contemplar las condiciones establecidas en el RAC 209 "Facilitación del Transporte Aéreo" numeral 209.845 Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes, que establece:

- a. La operación de los aeropuertos internacionales estará condicionada a que, durante las horas de operación, se provea en ellos, servicios de tránsito aéreo, meteorología, comunicaciones e información aeronáutica, salvamento y extinción de incendios y de aprovisionamiento de combustible; además de lo anterior, deberá proveerse durante sus horas de operación, servicios de migración, aduanas, sanidad y demás que sean requeridos.

6 PROCEDIMIENTOS PARA EL CIERRE Y RESTRICCIÓN DE AERÓDROMOS

6.1 Procedimientos para el cierre

- a. **Evaluación de la situación:** El ATSP evaluará la situación y determinarán si el cierre es necesario.
- b. **Coordinación con las partes afectadas:** El ATSP coordinará con el explotador del aeropuerto, e informaran según corresponda a las partes interesadas del cierre.
- c. **Emisión de NOTAM:** El ATSP en coordinación con el explotador aeroportuario realizará las gestiones necesarias con la oficina de los Servicios de Información Aeronáutica (AIS) para emitir el NOTAM respectivo indicando el cierre del aeródromo, especificando la duración y los motivos.
- d. **Comunicación a los usuarios:** Se informará a las aerolíneas, operadores y otros usuarios relevantes sobre el cierre y sus detalles por intermedio de las dependencias ATS a las aeronaves en vuelo y para los demás usuarios por intermedio del NOTAM.

6.2 Procedimientos para la restricción

- a. **Evaluación de la situación:** El ATSP evaluará las condiciones y determinarán las restricciones necesarias.

Note 1: In RAC 91 "General Flight and Operation Rules" section 91.540 and Aeronautical Information Circular 03/2022, operational criteria regarding the minimum utilization of aerodromes are established.

Note 2: In the case of international airports, the conditions established in RAC 209 "Facilitation of Air Transport" section 209.845 Necessary facilities for dispatch controls and the operation of corresponding services must be considered, which states:

- a. The operation of international airports will be conditioned on the provision of air traffic services, meteorology, communications, and aeronautical information, rescue and firefighting, and fuel supply during operating hours; in addition, during their operating hours, migration, customs, health, and other required services must be provided.

6 PROCEDURES FOR THE CLOSURE AND RESTRICTION OF AERODROMES

6.1 Closure procedures

- a. **Situation evaluation:** The ATSP will evaluate the situation and determine if closure is necessary.
- b. **Coordination with affected parties:** The ATSP will coordinate with the airport operator and inform the relevant stakeholders about the closure as appropriate.
- c. **NOTAM issuance:** The ATSP in coordination with the airport operator will carry out the necessary procedures with the Aeronautical Information Services (AIS) office to issue the respective NOTAM indicating the closure of the aerodrome, specifying the duration and reasons.
- d. **Communication to users:** Airlines, operators and other relevant users will be informed about the closure and its details through the ATS units to aircraft in flight and for other users through the NOTAM.

6.2 Restriction procedures

- a. **Situation evaluation:** The ATSP will evaluate the conditions and determine the necessary restrictions.

b. **Determinación de condiciones específicas:** Se establecerán las condiciones específicas bajo las cuales se permitirán las operaciones.

c. **Coordinación con las partes afectadas:** El ATSP coordinará con el explotador del aeropuerto, e informaran según corresponda a las partes interesadas del cierre.

d. **Emisión de NOTAM:** Si se determina necesario el ATSP en coordinación con el explotador aeroportuario realizará las gestiones necesarias con la oficina AIS para emitir el NOTAM especificando las restricciones, su duración y condiciones.

e. **Comunicación a los usuarios:** Se informará a las aerolíneas, operadores y otros usuarios sobre las restricciones y sus detalles por intermedio de las dependencias ATS, a las aeronaves en vuelo y, para los demás usuarios por intermedio del NOTAM.

7 INFORMACIÓN A LOS USUARIOS Y OPERADORES

7.1 Gestión del NOTAM

a. El cierre o la restricción de las operaciones aéreas que obedecen a trabajos o tareas que corresponden a una planificación tales como: Trabajos de mantenimiento, reparación, reconstrucciones, demarcación, eventos especiales u otras, la administración del aeropuerto, concesión y/o Dirección Regional Aeronáutica, debe informar a la DONA por escrito cumpliendo con el procedimiento administrativo establecido para tal fin.

b. El cierre o la restricción de las operaciones aéreas que atiende a eventos no previsibles, deben ser informadas a la DONA, por intermedio de los Supervisores de dependencia ATS, siguiendo el conducto regular de la estructura de la Aerocivil con la mayor antelación posible.

c. La información contenida en la solicitud deberá tener un alto grado de estabilidad a fin de evitar cambios de última hora.

7.2 Comunicación eficaz

Para asegurar que todos los usuarios y operadores estén informados sobre los cierres y restricciones, se implementarán los siguientes métodos de comunicación:

a. **NOTAM:** Emisión de NOTAM detallados y claros.

b. **Determination of specific conditions:** The specific conditions under which operations will be allowed will be established.

c. **Coordination with affected parties:** The ATSP will coordinate with the airport operator and inform the relevant stakeholders about the closure as appropriate

d. **NOTAM issuance:** If necessary, the ATSP in coordination with the airport operator will carry out the necessary procedures with the AIS office to issue the NOTAM specifying the restrictions, their duration, and conditions.

e. **Communication to users:** Airlines, operators and other users will be informed about the restrictions and their details through the ATS units to aircraft in flight and for other users through the NOTAM.

7 INFORMATION TO USERS AND OPERATORS

7.1 NOTAM Management

a. The closure or restriction of air operations due to planned work or tasks such as: maintenance work, repairs, reconstructions, marking, special events, or others, the airport administration, concession, and/or Regional Aeronautical Directorate must inform DONA in writing, complying with the administrative procedure established for this purpose.

b. The closure or restriction of air operations due to unforeseen events must be reported to DONA through the ATS unit supervisors, following the regular channel of the Aerocivil structure, with as much advance notice as possible.

c. The information contained in the request must have a high degree of stability to avoid last-minute changes.

7.2 Effective communication

To ensure that all users and operators are informed about closures and restrictions, the following communication methods will be implemented:

a. **NOTAM:** Issuance of detailed and clear NOTAMs.

b. **Boletines informativos:** Distribución de información a través de canales oficiales

c. **Plataformas digitales:** Publicación de actualizaciones en sitios web y aplicaciones móviles oficiales.

d. **Coordinación directa:** Contacto directo con aerolíneas y operadores para informar sobre situaciones críticas.

7.3 Procedimientos de planificación para usuarios

Los usuarios deben planificar sus vuelos considerando posibles cierres o restricciones, verificando los canales oficiales de reporte de la Aerocivil, de forma regular, chequeando los NOTAM, reportes meteorológicos y demás información relevante para la planificación de las operaciones aéreas.

8 OPERACIÓN DE AERONAVES EN EMERGENCIA U ORDEN PÚBLICO

Cuando se determine el cierre o restricción de un aeródromo por cualquiera de las condiciones anteriormente citadas, se podrá permitir la operación excepcional de aeronaves en **EMERGENCIA** o en desarrollo de operaciones de **ORDEN PÚBLICO** en las siguientes condiciones:

a. Cuando se opere en un aeródromo controlado a un vuelo IFR o VFR, el piloto al mando de la aeronave es el **UNICO RESPONSABLE** en determinar si las condiciones meteorológicas y de infraestructura (ayudas visuales y no visuales) observadas o reportadas le permiten ejecutar la maniobra de aterrizaje o despegue con seguridad.

b. Cuando se opere en un aeródromo no controlado, el piloto al mando de la aeronave es el **UNICO RESPONSABLE** en evaluar y determinar si las condiciones observadas le permiten ejecutar la maniobra de aterrizaje o despegue con seguridad.

c. En una operación instrumentos el piloto de la aeronave deberá informar sus intenciones al ATC, incluyendo el tipo de aproximación que va a efectuar, en la frecuencia de Control designada. Así mismo, deberá informar su posición cuando se encuentre sobre Punto de Aproximación Final (FAP) para operaciones de aproximación 3D o en el Fijo de Aproximación Final (FAF) para operaciones de aproximación 2D, o un punto que haga sus veces y que se encuentre publicado en las cartas aeronáuticas.

d. En una operación visual el piloto de la aeronave deberá informar sus intenciones al ATC, incluyendo las maniobras que va a efectuar en la frecuencia de Control

b. **Information bulletins:** Distribution of information through official channels.

c. **Digital platforms:** Publication of updates on official websites and mobile applications.

d. **Direct coordination:** Direct contact with airlines and operators to inform about critical situations.

7.3 User planning procedures

Users must plan their flights considering possible closures or restrictions, regularly checking the official reporting channels of Aerocivil, reviewing NOTAMs, meteorological reports, and other relevant information for the planning of air operations.

8 OPERATION OF AIRCRAFT IN EMERGENCY OR PUBLIC ORDER.

When the closure or restriction of an aerodrome is determined due to any of the conditions, the exceptional operation of aircraft in **EMERGENCY** or in the development of **PUBLIC ORDER** operations may be allowed under the following conditions:

a. When operating at a controlled aerodrome for an IFR or VFR flight, the pilot in command of the aircraft is the **ONLY RESPONSIBLE** person to determine if the observed or reported meteorological and infrastructure conditions (visual and non-visual aids) allow for a safe landing or takeoff maneuver.

b. When operating at an uncontrolled aerodrome, the pilot in command of the aircraft is the **ONLY RESPONSIBLE** person to evaluate and determine if the observed conditions allow for a safe landing or takeoff maneuver.

c. In an instrument operation, the pilot of the aircraft must inform the ATC of their intentions, including the type of approach to be performed, on the designated Control frequency. Likewise, they must report their position when over the Final Approach Point (FAP) for 3D approach operations or the Final Approach Fix (FAF) for 2D approach operations, or a similar point published on the aeronautical charts.

d. In a visual operation, the pilot of the aircraft must inform the ATC of their intentions, including the maneuvers to be performed, on the designated Control frequency.

designada. Así mismo, deberá informar su posición cuando se encuentre en tramo básico y final.

e. En aeródromos no controlados el piloto deberá seguir los procedimientos operacionales aplicables a esa operación.

f. La dependencia de Control de Tránsito Aéreo correspondiente informará oportunamente al piloto de la aeronave las condiciones meteorológicas, visibilidad o RVR, altura de la base de las nubes, viento reinante, ráfagas; así como cualquier otra información relativa a las condiciones de infraestructura que pueda afectar la operación en el aeródromo y sus inmediaciones, de la cual tenga conocimiento.

9 FINALIZACIÓN DEL CIERRE O RESTRICCIÓN

En caso de que el motivo por el cual se suspendió o se restringieron las operaciones aéreas finalice antes del horario establecido, los servicios de tránsito aéreo reanudarán el servicio de las aeronaves tan pronto sea posible

La coordinación para el levantamiento del NOTAM se realizará de manera interna entre las dependencias ATS y la dependencia AIS respectiva sin que esto sea una restricción para que retomar la operación

Likewise, they must report their position when on the base and final legs.

e. At uncontrolled aerodromes, the pilot must follow the operational procedures applicable to that operation.

f. The corresponding Air Traffic Control unit will promptly inform the pilot of the aircraft about meteorological conditions, visibility or RVR, cloud base height, prevailing wind, gusts; as well as any other information related to infrastructure conditions that may affect the operation at the aerodrome and its surroundings, of which it has knowledge.

9 END OF CLOSURE OR RESTRICTION

In case the reason for which the air operations were suspended or restricted ends before the established schedule, the air traffic services will resume the service of the aircraft as soon as possible.

The coordination for the issuance of the NOTAM will be carried out internally between the ATS units and the respective ARO office, without this being a restriction for resuming operations.