

**PLAN OPERATIVO DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL
EL DORADO
BOGOTA D.C
JULIO – 2016**

Contenido

| | |
|--|-----------|
| PARTE 1 | 7 |
| GENERALIDADES | 7 |
| 1.1 Finalidad del Plan Operativo | 7 |
| 1.2 Requisito contractual para mantener el Plan Operativo..... | 8 |
| 1.3 Vigencia del Plan Operativo | 8 |
| 1.3.1 Fecha de vigencia: 24 meses a partir de su aprobación por parte de la Interventoría Operativa..... | 8 |
| 1.4 Obligaciones Generales del Concesionario..... | 9 |
| 1.5 Área Concesionada | 9 |
| 1.6 Área No Concesionada..... | 9 |
| 1.7 Nuevas áreas que se incorporarán a la concesión..... | 10 |
| 1.8 Horarios de funcionamiento | 10 |
| 1.9 Notificaciones de cambios | 12 |
| 1.9.1 Sistema para divulgar la información aeronáutica..... | 12 |
| 1.9.2 Procedimiento para notificar cambios al CCO | 12 |
| 1.9.3 Notificaciones dentro y fuera de horas operacionales | 12 |
| 1.9.4 Personas responsables de notificar cambios..... | 13 |
| 1.9.5 Disposiciones para informar a los pilotos | 13 |
| 1.9.6 Disposiciones para informar a la Interventoría Operativa. | 14 |
| 1.10 Información general..... | 16 |
| 1.11 Emplazamiento del área concesionada | 16 |
| 1.12 Sentidos preferenciales de rodaje..... | 26 |
| 1.13 Servicio de dirección en plataforma..... | 26 |
| 1.13.1 Plataforma T2 | 26 |
| 1.13.2 Plataforma CATAM. | 26 |
| 1.13.3 Plataforma Policía Nacional | 27 |
| 1.13.4 Coordenadas geográficas de ejes de calles de rodaje. | 27 |
| 1.13.5 Ubicación de puntos para verificación de altímetro..... | 27 |
| PARTE 2 | 29 |
| PLATAFORMA Y AREA DE MANIOBRAS | 29 |
| AERONAVES | 29 |
| 2.1 Operación de aeronaves en superficie | 29 |
| 2.2 Generalidades para el rodaje, remolque e inicio de motores..... | 29 |
| 2.3 Remolque y rodaje asociado a salida de aeronaves ** | 31 |
| 2.4 Procedimientos estándar de remolque saliendo T1 | 33 |
| 2.5 Remolque y rodaje asociado a llegada de aeronaves | 37 |
| 2.6 Estacionamiento de aeronaves..... | 38 |
| 2.7 Tipos de posición de estacionamiento en la T1 | 39 |
| 2.8 Operatividad de las posiciones de estacionamiento de contacto y flexibilizadas en la T1. | 40 |
| 2.9 Restricciones de parqueo de aeronaves | 45 |
| 2.10 Abastecimiento de combustible a aeronaves y otros fluidos *..... | 45 |
| 2.10.1 Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando | 48 |
| 2.10.2 Abastecimiento de combustible a través de hidrantes..... | 49 |
| 2.11 Responsabilidades del personal de tierra | 50 |
| PEATONES | 51 |
| 2.12 Normas para el tránsito de peatones en plataforma..... | 51 |
| VEHÍCULOS | 55 |
| 2.13 Clasificación de vehículos y equipos..... | 55 |
| 2.14 Especificaciones de los vehículos y equipos en plataforma..... | 56 |


| | | |
|---|--|-----------|
| 2.15 | Control y autoridad (SMGCS) | 58 |
| 2.16 | Normas de conducción | 59 |
| 2.17 | Prohibiciones..... | 63 |
| GESTION EN PLATAFORMA..... | | 67 |
| 2.18 | Señalización en plataforma | 67 |
| 2.19 | Escolta de vehículos y aeronaves (FOLLOW ME)..... | 69 |
| 2.20 | Limpieza y control de FOD en áreas concesionadas a Opain | 70 |
| 2.21 | Lavado de aeronaves en posiciones de estacionamiento..... | 71 |
| 2.22 | Mantenimiento en línea | 71 |
| 2.23 | Pruebas de motores, maniobras de calibración de brújula y mantenimiento en línea. | 72 |
| 2.24 | Uso de reversibles..... | 73 |
| 2.25 | Uso del equipo auxiliar de potencia APU | 73 |
| 2.26 | Señales Manuales para Maniobra en Tierra (Señalero) | 73 |
| 2.27 | Capacitación para Encargados de Señales..... | 74 |
| 2.28 | Responsabilidades del Señalero | 75 |
| 2.29 | Sistema VDGS en la plataforma T1..... | 76 |
| EQUIPAJES..... | | 79 |
| 2.30 | Sistema de Manejo de Equipaje - BHS T1 (Baggage Handling System) | 79 |
| 2.31 | Operación Zonas Make Up Internacional Y Doméstico..... | 82 |
| 2.32 | HBS T2 (Hold Baggage Screening) | 83 |
| 2.33 | Registro de Inspecciones..... | 84 |
| PARTE 3 | | 86 |
| CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES CCO | | 86 |
| 3.1 | Propósito general..... | 86 |
| 3.1.1 | Estructura CCO El Centro Control de Operaciones está conformado y distribuido de la siguiente manera:..... | 86 |
| 3.2 | Origen de la información para el CCO..... | 89 |
| 3.3 | CDM (Toma de decisiones conjuntas y de control) | 90 |
| 3.3.1 | Objetivos | 91 |
| 3.4 | Slots aeroportuarios..... | 91 |
| 3.4.1 | Comité de coordinación..... | 91 |
| 3.4.2 | Cumplimiento de slots aeroportuarios | 92 |
| 3.4.3 | Aplicación de Reportes de Irregularidad Aeroportuaria (RIA) y restricciones operativas: | 93 |
| 3.5 | Procedimientos de asignación | 93 |
| 3.5.1 | Asignación de bandas de reclamo de equipaje (Doméstico e internacional). | 93 |
| 3.5.2 | Asignación de Mostradores de registro de pasajeros (Counters)..... | 94 |
| 3.5.3 | Asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves | 94 |
| 3.5.4 | Procedimiento de asignación de salas/ puertas de embarque. | 96 |
| 3.5.5 | Procedimiento para la operación del sistema Evids-Pas. | 96 |
| OPERACIÓN EN TERMINALES DE PASAJEROS..... | | 96 |
| 3.6 | Obligaciones de las empresas aéreas o empresas que prestan servicios a pasajeros. | 96 |
| 3.6.1 | Al Pasajero | 96 |
| 3.6.2 | Al Concesionario | 97 |
| 3.7 | Obligaciones de los pasajeros..... | 98 |
| 3.8 | Obligaciones del Concesionario | 98 |
| 3.9 | Servicios de transporte que prestará el Concesionario (Bus Satélite)..... | 98 |
| 3.10 | Otros servicios de transporte que acuden al Aeropuerto | 99 |
| 3.11 | Señalización de acceso al Aeropuerto. | 99 |
| 3.12 | Esquema de Inspección Operativa T2. | 100 |
| 3.13 | Operación de Taxis en los accesos a Terminales. | 100 |
| 3.14 | Inspección de Puentes de Abordaje. | 101 |
| 3.15 | Uso apropiado escaleras de servicio de puentes de abordaje | 101 |
| 3.16 | Servicios para personas en Estado de Discapacidad..... | 101 |
| 3.17 | Servicios de comunicaciones para los usuarios..... | 103 |
| 3.18 | Servicio de Carros para equipaje de pasajeros. | 103 |
| 3.19 | Servicio de objetos perdidos | 103 |

| | | |
|--|---|------------|
| 3.20 | Servicios Sanitarios..... | 104 |
| 3.21 | Áreas comunes de espera para pasajeros y acompañantes..... | 104 |
| 3.22 | Estacionamientos públicos..... | 104 |
| 3.23 | Servicios de información a los pasajeros..... | 105 |
| 3.23.1 | Punto de Información..... | 105 |
| 3.23.2 | Call Center..... | 106 |
| 3.23.3 | Sistema E.V.I.D.S., ECLIPX AMS y PAS 8.0..... | 106 |
| 3.23.4 | Sistema PAS..... | 106 |
| 3.24 | Señalización para uso de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto..... | 107 |
| 3.24.1 | Número de señales..... | 107 |
| 3.24.2 | Ubicación y tamaño..... | 107 |
| 3.24.3 | Uso de Palabras..... | 108 |
| 3.24.4 | Letras y cifras..... | 108 |
| 3.24.5 | Colores..... | 108 |
| 3.24.6 | Señalización de Salvamento..... | 108 |
| 3.25 | Sistemas BHS..... | 110 |
| 3.25.1 | Sistema de manejo y escaneo de equipajes en la T2..... | 110 |
| 3.25.2 | Sistema de manejo y escaneo de equipajes en la T1..... | 110 |
| 3.25.3 | Procedimientos Específicos Sistema de Manejo de Equipajes..... | 111 |
| 3.25.4 | Equipaje de Tamaño Normal..... | 111 |
| 3.25.5 | Equipaje Sobredimensionado (OOG)..... | 111 |
| 3.26 | Sistema FADS..... | 112 |
| 3.27 | Sistema BMS..... | 113 |
| 3.28 | Sistema CUTE..... | 114 |
| 3.29 | Sistemas CUSS..... | 114 |
| 3.30 | Manejo de ascensores, y sistemas mecánicos de desplazamiento..... | 115 |
| 3.31 | Control de puertas de acceso a PLB..... | 118 |
| PARTE 4..... | | 123 |
| COMERCIAL..... | | 123 |
| 4.1 | Generalidades..... | 123 |
| MANEJO COMERCIAL EN TERMINAL DE PASAJEROS..... | | 124 |
| 4.2 | Actividades Comerciales de los Arrendatarios..... | 124 |
| 4.3 | Carga y Descarga de Mercancías y Residuos..... | 126 |
| 4.4 | Servicio de Restaurantes..... | 127 |
| 4.5 | Publicidad y Propaganda..... | 127 |
| 4.6 | Filmación y/o Tomas de Fotografías..... | 128 |
| 4.7 | Servicios - Terminal T1..... | 128 |
| 4.7.1 | Flujo De Mercancías y Manual de Vitrinismo T1..... | 129 |
| 4.8 | Terminal De Carga (TC1 + NTC)..... | 129 |
| 4.9 | Aviación General..... | 129 |
| PARTE 5..... | | 131 |
| SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS ARFF..... | | 131 |
| 5.1 | Generalidades..... | 131 |
| 5.2 | Objetivo..... | 131 |
| 5.3 | Categoría del Servicio de Salvamento y Extinción de incendios..... | 132 |
| 5.4 | Recursos ARFF para la atención de emergencias..... | 132 |
| 5.5 | Agentes Extintores..... | 132 |
| 5.6 | Cantidades de agentes extintores disponibles en los vehículos ARFF..... | 132 |
| 5.7 | Lista de organizaciones participantes, enlaces con ellos..... | 133 |
| 5.8 | Plan de Emergencia..... | 133 |
| 5.9 | Ejercicios y frecuencia de los ensayos de emergencias..... | 134 |
| 5.10 | Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.)..... | 135 |
| 5.11 | Dirección del COE (Gestión)..... | 135 |
| 5.12 | Funciones..... | 135 |
| 5.13 | Servicio de Sanidad Aeroportuaria..... | 136 |
| 5.14 | Recursos del Servicio de Emergencias Médicas del Aeropuerto..... | 137 |

| | | |
|--|--|------------|
| 5.15 | Coordinación de Respuesta Ante Emergencias:..... | 138 |
| PARTE 6 | ..... | 141 |
| GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL | ..... | 141 |
| 6.1 | Sistema de Gestión de Seguridad Operacional - SMS | 141 |
| 6.1.1 | Inspección y Seguimiento | 142 |
| 6.1.2 | Identificación de los peligros..... | 143 |
| 6.1.3 | Divulgación y Corrección de las Novedades | 143 |
| 6.1.4 | Cultura de la Seguridad Operacional..... | 144 |
| 6.1.5 | Cultura del Reporte..... | 145 |
| 6.2 | Control de la Fauna | 146 |
| 6.2.1 | Programa de Gestión de Riesgos por Aves y otra Fauna - GERPAF..... | 146 |
| 6.2.2 | Identificación de peligros por fauna..... | 147 |
| 6.2.2.1 | Monitoreo de fauna | 147 |
| 6.2.3 | Notificación de incidentes con fauna | 148 |
| 6.2.4 | Investigación Biológica | 148 |
| 6.2.5 | Gestión de riesgos por fauna..... | 149 |
| 6.2.5.1 | Control Activo de Fauna - Dispersión y Retención | 149 |
| 6.2.5.2 | Equipos de dispersión..... | 149 |
| 6.2.5.3 | Equipos de Retención de fauna..... | 150 |
| 6.2.5.4 | Control Pasivo | 150 |
| 6.2.5.5 | Alertas y comunicaciones | 151 |
| 6.2.6 | Medición de la Gestión..... | 151 |
| 6.2.7 | Comité Aeroportuario | 151 |
| 6.2.8 | Coordinación Externa | 152 |
| 6.2.9 | Divulgación y Capacitación..... | 152 |
| 6.2.10 | Otras disposiciones para el manejo de animales | 152 |
| 6.2.11 | Alcance de las Medidas | 153 |
| 6.3 | Mercancías Peligrosas Transportadas por vía Aérea | 153 |
| 6.3.1 | Obligaciones del Explotador de Aeronaves | 153 |
| 6.3.2 | Autoridad Nacional | 154 |
| 6.3.3 | El Operador Aeroportuario | 155 |
| 6.4 | Ejecución de obras en el área de movimiento | 156 |
| 6.5 | Coordinación de planes de respuesta a emergencias | 156 |
| PARTE 7 | ..... | 159 |
| SEGURIDAD AEROPORTUARIA | ..... | 159 |
| CARNETIZACIÓN Y PERMISOS DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS A ÁREAS RESTRINGIDAS | ..... | 159 |
| 7.1 | Permisos de acceso a áreas restringidas (personas y vehículos)..... | 159 |
| 7.2 | Áreas o zonas de seguridad restringidas..... | 159 |
| 7.3 | Control de ingreso a las áreas restringidas..... | 159 |
| 7.3.1 | Ingreso a las áreas de seguridad restringidas del personal de Autoridades Judiciales, Fuerzas Militares, Policía Nacional, Migración Colombia – Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)..... | 161 |
| 7.3.2 | Ingreso de personal diplomático y organismos internacionales..... | 162 |
| 7.3.3 | Ingreso de pasajeros..... | 162 |
| 7.3.4 | Ingreso de tripulantes..... | 164 |
| 7.4 | Sistema de Identificación..... | 164 |
| 7.5 | Áreas públicas..... | 166 |
| 7.5.1 | Área o zona de seguridad restringida..... | 166 |
| 7.5.2 | Área estéril aeroportuaria o zona estéril..... | 166 |
| 7.6 | Distribución de áreas, ingreso al área restringida y filtros de seguridad..... | 167 |
| 7.7 | Modelo Aeroportuario para Control de Pasajeros y requerimientos mínimos de infraestructura..... | 169 |
| 7.8 | Centro de Control de Seguridad – CCS..... | 169 |
| 7.9 | Sistema Integrado de Seguridad (SACS)..... | 169 |
| 7.10 | Contenido de Permisos Ingreso Áreas Restringidas | 170 |
| 7.10.1 | Permiso Para Personas | 170 |
| 7.10.2 | Permiso Para Vehículos | 170 |
| 7.10.3 | Modelos De Carne Personas Y Vehículos | 171 |

| | | |
|---------------------------------------|---|------------|
| 7.11 | Descripción Del Sistema CCTV | 172 |
| 7.11.1 | Circuito cerrado de televisión (NTC) | 172 |
| 7.12 | Puntos De Ingreso | 173 |
| 7.13 | Sistema De Equipajes BHS Terminal Nacional | 176 |
| 7.14 | Subsistemas De Entrada | 176 |
| 7.14.1 | Alimentación de facturación | 176 |
| 7.14.2 | Posición de descarga de transferencia..... | 177 |
| 7.14.3 | Estación de descarga de llegada | 177 |
| 7.14.4 | Sistema de equipaje OOG (fuera de dimensión) | 177 |
| 7.15 | Sistema De Salida..... | 177 |
| 7.15.1 | Clasificadores de bandejas basculantes (BHS) | 178 |
| 7.15.2 | Sistema de inspección de equipajes en bodega | 178 |
| 7.15.3 | Estaciones de codificación manual (MES, Manual Encoding Station) | 179 |
| 7.15.4 | Almacén de equipaje temprano (EBS) | 179 |
| 7.16 | Redundancia | 179 |
| 7.17 | Equipos De Seguridad..... | 180 |
| 7.18 | Caniles | 181 |
| PARTE 8 | ..... | 183 |
| ESPECIFICACIONES ESTANDAR HSEQ | ..... | 183 |
| 8.1 | Disposiciones Generales | 183 |
| PARTE 9 | ..... | 188 |
| TERMINAL DE CARGA LADO TIERRA | ..... | 188 |
| 9.1. | Información y Asesoría para el Usuario | 188 |
| 9.2. | Puntos Importantes | 189 |
| 9.3. | Disposición de residuos | 190 |
| 9.4. | Mantenimiento | 191 |
| 9.5. | Requisitos HSEQ | 191 |
| 9.6. | Seguridad..... | 192 |
| 9.6.1 | Seguridad Interna | 192 |
| 9.6.2 | Equipo de seguridad e inspección de área de movimiento de carga | 195 |
| 9.6.3 | Sistema de cámaras CCTV. Medidas de Seguridad Aeroportuaria del Terminal de Carga | 195 |
| 9.6.4 | Procedimientos de inspección, periodos y rutinas en el terminal de carga..... | 195 |
| 9.7 | Sistema de control perimetral. | 197 |
| 9.8. | Manejo y control de Acceso al Centro Administrativo de Carga | 197 |
| 9.8.1. | Procedimientos para lograr el movimiento seguro y eficiente de camiones en el área de consolidación de carga y en las zonas de transferencia..... | 198 |
| 9.9. | Ingreso y Salida de Personas, Vehículos y Bienes..... | 199 |
| 9.9.1. | Vehículos | 199 |
| 9.9.2 | Clasificación de ingreso | 202 |
| 9.9.3 | Ingreso de delegaciones | 203 |
| 9.9.4 | Control de ingreso de contratistas | 203 |
| 9.10. | Sanciones..... | 204 |
| 9.10.1. | Camiones 12 horas en el área de transferencia. | 205 |
| 9.10.2. | Vehículos de Carga Liviana 3 horas de permanencia en el área de transferencia. | 205 |
| 9.11. | Otros | 207 |
| 9.12. | Señalización en el Terminal de Carga. | 208 |
| 9.13. | Servicios en el Terminal de Carga | 208 |
| 9.14. | Comité de Carga | 208 |
| 9.15. | Tecnología..... | 209 |
| 9.15.1. | Instalación de cableado y antenas en el terminal de carga | 209 |
| 9.15.2. | Sistema de detección y activación de válvulas (FADS)..... | 209 |
| 9.15.3. | Panel de detección y activación de alarmas de incendios..... | 209 |
| 9.15.4. | Lógica de funcionamiento de los elementos anunciadores de alarma del NTC | 210 |
| 9.15.5. | Lógica de funcionamiento sistema detección de incendio CAC (Centro Administrativo de Carga)..... | 210 |
| TERMINAL DE CARGA LADO AIRE | ..... | 213 |
| 9.16 | Operación en plataforma..... | 213 |
| 9.17 | Procedimiento para Asignar Estacionamiento de Aeronaves en el Terminal de Carga | 214 |

| | | |
|-------------------------------------|---|------------|
| 9.18 | Responsabilidad del Mantenimiento de las Calles de Rodaje del Terminal de Carga | 214 |
| 9.19 | Disposición para informar a los pilotos..... | 214 |
| 9.20 | Servicios de Señaleros en el Terminal de Carga | 214 |
| 9.21 | Abastecimiento de Combustible de Aeronaves en el Terminal de Carga | 215 |
| 9.22 | Barrido y limpieza de plataforma de Carga | 215 |
| PARTE 10 | ..... | 217 |
| MANTENIMIENTO | ..... | 217 |
| 10.1 | Terminal de Pasajeros y Área Concesionada | 217 |
| PARTE 11 | ..... | 219 |
| 11.1 | Normas Descriptivas De Las Infracciones Y Sanciones | 219 |
| 11.1.1 | Disposiciones Generales | 219 |
| 11.1.2 | Ámbito de Aplicación | 219 |
| 11.1.3 | Principios Rectores..... | 219 |
| 11.1.4 | Facultad Sancionatoria. | 220 |
| 11.1.5 | Otras actuaciones. | 220 |
| 11.2 | De Las Infracciones..... | 220 |
| 11.2.1 | Concurso de infracciones | 221 |
| 11.2.2 | Tentativa..... | 221 |
| 11.3 | Reparación Del Daño..... | 222 |
| 11.4 | De Las Circunstancias Atenuantes Y Agravantes..... | 222 |
| 11.4.1 | Son circunstancias que atenúan la sanción: | 222 |
| 11.4.2 | Son circunstancias que agravan la sanción..... | 222 |
| 11.5 | Inculpabilidad..... | 223 |
| 11.6 | Distribución de las infracciones para su investigación y sanción | 223 |
| 11.7 | Actividades de las dependencias a cargo de la investigación y sanción..... | 223 |
| 11.8 | Formato..... | 224 |
| PARTE 12 | ..... | 227 |
| 12.1 | Responsabilidad Civil Extracontractual..... | 227 |
| 12.2 | Coberturas y condiciones..... | 228 |
| ABREVIATURAS | ..... | 230 |
| DEFINICIONES | ..... | 232 |
| ANEXO 1 | ..... | 253 |
| PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES | ..... | 259 |

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 7 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

PARTE 1

GENERALIDADES

El presente Plan Operativo, ha sido desarrollado sobre la base de los criterios establecidos por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), todos estos se utilizarán como base para el desarrollo de los procedimientos operacionales que sea necesario implementar tanto del lado aire (Air Side) como del lado tierra (Land Side), además se ha considerado lo relacionado en el Manual de Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie para el Aeropuerto Internacional El Dorado “SMGCS EL DORADO”, vigente.

Las disposiciones y en general, todo el contenido del presente Plan Operativo, deben necesariamente interpretarse como un medio para conseguir el único fin que persigue la operación del aeropuerto en concesión, que es el prestar servicios al usuario, entendido este en todas sus acepciones y mantener una seguridad operacional acorde a las normas nacionales e internacionales vigentes.

Es importante señalar que debido a que toda el área concesionada está sometida a constantes cambios, ampliaciones y remodelaciones, por efectos de las obras de remodelación y expansión, es necesario que cada vez que las circunstancias lo ameriten, se efectúen actualizaciones al presente Plan Operativo, con el propósito de reflejar estos cambios.


Toda modificación al Plan Operativo deberá contar con la previa aprobación escrita de la Interventoría Operativa.

Para efectos del Plan Operativo, la denominación contractual del Director de Operaciones es equivalente a Gerente de Operaciones, conforme a la estructura interna de OPAIN S.A.

El presente plan aplica para todos los Terminales de pasajeros y carga en áreas concesionadas del Aeropuerto Internacional El Dorado.

1.1 Finalidad del Plan Operativo

El presente Plan Operativo del Aeropuerto Internacional El Dorado ha sido elaborado para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Contrato N° 6000169 OK, del 12 de Septiembre de 2006, **Concesión para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Mantenimiento, Modernización y Expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de la Ciudad de Bogotá**, el cual regula la Concesión del Aeropuerto Internacional El Dorado, específicamente en lo relacionado al Apéndice F del Contrato de Concesión.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 8 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

El Plan Operativo tiene la finalidad de establecer y describir los servicios y actividades que desarrollará el Concesionario OPAIN S.A. en el lado aire, indispensables dentro del aeropuerto y las actividades que se desarrollan en el lado tierra y que corresponden al área concesionada a OPAIN S.A.

Entre estas actividades se incluyen las obligaciones y responsabilidades del Concesionario y las relaciones con otras autoridades que tienen jurisdicción en el área concesionada a OPAIN S.A.

Para fines de información de los usuarios de los servicios prestados por el Concesionario, en el presente Plan Operativo se ha incluido adicionalmente información general del Aeropuerto, específicamente aquella relacionada con el área de movimientos, que incluye las pistas, calles de rodaje y plataformas. Esto no significa que el Concesionario esté asumiendo el control u otro tipo de responsabilidades, ni interfiriendo con las autoridades u organismos que tienen potestad sobre esas áreas, ya que, como se señaló anteriormente, las responsabilidades del Concesionario se limitan solo al área concesionada.

1.2 Requisito contractual para mantener el Plan Operativo

El Contrato de Concesión establece una serie de servicios, instalaciones e inversiones que el Concesionario debe ejecutar durante la vigencia de la Concesión.


La disponibilidad de los servicios y de las instalaciones aeroportuarias será durante las veinticuatro (24) horas del día, 365 días del año, para lo cual se deberá contar con recursos necesarios para operar en condiciones normales y en condiciones de emergencia.

A medida que se van incorporando servicios o instalaciones, el Concesionario debe ir ajustando las disposiciones y servicios establecidos en el presente Plan Operativo, para lo cual solicitará las autorizaciones con la debida anticipación.

1.3 Vigencia del Plan Operativo

1.3.1 Fecha de vigencia: 24 meses a partir de su aprobación por parte de la Interventoría Operativa.

1.3.2 Cada ejemplar que se distribuya llevará una copia del documento de la Interventoría Operativa por cuyo intermedio se aprueba el Plan Operativo.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 9 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

1.3.3 El Concesionario es responsable de distribuir el Plan Operativo de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto. Los ejemplares serán numerados en todas sus hojas para un mejor control.

1.3.4 Cada dependencia que reciba un ejemplar del Plan Operativo, designará a uno de sus miembros para que sea la persona responsable de la divulgación, control y actualización del Plan.

1.3.5 Cada depositario de un ejemplar del Plan Operativo tendrá la obligación de darle difusión entre sus empleados.

1.4 Obligaciones Generales del Concesionario

El Concesionario será responsable de la ejecución completa y oportuna del Contrato de Concesión, de conformidad con lo previsto en dicho documento, en sus apéndices y en los demás documentos que lo integran. Para tales efectos, el Concesionario deberá realizar todas las acciones a su costa y riesgo, tendientes al cabal cumplimiento de este Contrato y tendrá a su cargo incluyendo, pero sin limitarse, las obligaciones establecidas en la Cláusula 10 del Contrato de Concesión, además de las contenidas en las normas constitucionales, legales o reglamentarias aplicables en otras cláusulas del Contrato o en los documentos que lo integran, y las que se desprendan de su naturaleza, según lo establecido en el Contrato de Concesión.

1.5 Área Concesionada

En virtud a lo señalado en la Cláusula 1.13 del Contrato de Concesión y en el otrosí número 11,15 y 18 hace parte de esta área la totalidad del Aeropuerto, con la única excepción del Área No Concesionada, la que se encuentra definida en la Cláusula 1.17 del Contrato de Concesión.

1.6 Área No Concesionada.

De esta forma, no hacen parte del Área Concesionada, las áreas del Aeropuerto El Dorado que se listan e identifican a continuación:

1. Área bajo actividades de mantenimiento de CODAD.
2. Zona correspondiente al Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM).
3. Centro Nacional de Aeronavegación (CNA).
4. Centro de Estudios Aeronáuticos (CEA).

5. Área de Policía Nacional.
6. Zona en comodato al Ministerio de Defensa Nacional.
7. Hangar de Aerocivil.

1.7 Nuevas áreas que se incorporarán a la concesión.

Tal y como lo establece la Cláusula 1.17, se incorporarán al Área Concesionada todas aquellas áreas en que el Concesionario ejecute las Obras de Modernización y Expansión en los términos previstos en los Apéndices A, D y E que se encuentren incluidas, al momento de la suscripción del Contrato de Concesión, en el Área No Concesionada.

Estas áreas formarán parte del Área Concesionada desde el momento en que sean puestas a disposición del Concesionario para iniciar su operación.


1.8 Horarios de funcionamiento

Como norma general, los servicios estarán a disposición de todos los pasajeros cuando sean necesarios y de acuerdo a los itinerarios y necesidades de las aerolíneas; el aeropuerto Internacional El Dorado operará las 24 horas del día los 365 días del año, estando los servicios disponibles en este horario.

La tabla siguiente indica las horas de funcionamiento por servicios aeroportuarios

| ITEM | SERVICIOS | DISPONIBILIDAD |
|----------------------|--|--|
| SERVICIOS COMUNES | SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS | 24 HORAS / DIA |
| | SUPERVISION E INSPECCION DE LA PLATAFORMA | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE GUIA DE AERONAVES (FOLLOW ME) | 24 HORAS / DIA |
| | BARRIDO Y LIMPIEZA DE LA PLATAFORMA (RECOLECCION MANUAL O MECANICA) | 24 HORAS / DIA |
| | CONTROL DE PELIGRO AVIAR Y FAUNA | 24 HORAS / DIA |
| | SANIDAD AEROPORTUARIA | 24HORAS /DIA |
| | ATENCION DE EMERGENCIAS EN EL AEROPUERTO Y FUERA DEL AEROPUERTO EN SU AREA DE INFLUENCIA | 24 HORAS / DIA DE ACUERDO A NECESIDADES Y SEGÚN PLAN DE EMERGENCIA |
| | CONTROL DE ACCESO A AREAS RESTRINGIDAS A PERSONAS EN LADO AIRE Y LADO TIERRA | 24 HORAS / DIA |
| | CONTROL DE ACCESO A AREAS RESTRINGIDAS A VEHICULOS Y EQUIPOS EN LADO AIRE | 24 HORAS / DIA (Excepto LVP) |

| | | |
|------------|---|---|
| | MANTENIMIENTO DE AREA CONCESIONADA A OPAIN | 24 HORAS / DIA DE ACUERDO A NECESIDADES Y SEGÚN PLAN DE MANTENIMIENTO |
| | SERVICIO DE ILUMINACION EN TERMINALES Y PLATAFORMAS | 24 HORAS / DIA DE ACUERDO A NECESIDADES |
| | SERVICIO DE CINTAS FIJAS TRANSPORTADORAS DE EQUIPAJES | DE ACUERDO A LOS REQUERIMIENTOS DE LA OPERACIÓN |
| | CCO | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE SISTEMAS CUTE (COMMON USE TERMINAL EQUIPMENT) PARA AEROLINEAS | DE ACUERDO A LOS REQUERIMIENTOS DE LA OPERACIÓN |
| | CALL CENTER | 24 HORAS / DIA |
| NTC | SUPERVISION E INSPECCION DE TERMINALES | 24 HORAS / DIA |
| T2 | SUPERVISION E INSPECCION DE TERMINALES DE PASAJEROS | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE INFORMACION (FIDS, BIDS, GIDS) | 24 HORAS / DIA |
| T1 | SERVICIO DE INFORMACION (FIDS, BIDS, GIDS) | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE AIRE ACONDICIONADO EN TERMINAL DE PASAJEROS | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE SISTEMA DE ALARMA DE DETECCION DE INCENDIOS EN TERMINALES (FADS) | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE INFORMACION VISUAL ELECTRONICA A PASAJEROS (EVIDS) | 24 HORAS / DIA |
| | SUPERVISION E INSPECCION DE TERMINALES DE PASAJEROS | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE MANEJO Y ESCANEEO DE EQUIPAJES (BMS Y BHS) | 24 HORAS / DIA |
| | SERVICIO DE ASCENSORES, ESCALERAS MECANICAS Y BANDAS TRANSPORTADORAS DE PASAJEROS | 24 HORAS / DIA DE ACUERDO A NECESIDADES |
| | PUNTO SAU /RECEPCION PQRs | 24 HORAS / DIA |

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 12 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

1.9 Notificaciones de cambios

1.9.1 Sistema para divulgar la información aeronáutica

La información aeronáutica que corresponde a las actividades desarrolladas en el área concesionada será recopilada por la Gerencia de Operaciones del Concesionario.

Cuando exista la necesidad de informar cambios de última hora que se produzcan en el área de responsabilidad del Concesionario, la Gerencia de Operaciones de OPAIN S.A., solicitará a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de Aerocivil mediante un NOTAM, para que esta información sea divulgada, de acuerdo a su naturaleza y de acuerdo a los procedimientos establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Cuando el Concesionario desee iniciar la ejecución de trabajos de mantenimiento, ampliaciones de las instalaciones o remodelaciones y dichos trabajos afecten los estándares de operación del área concesionada, informará a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y a la Interventoría Operativa, con la debida anticipación, para la divulgación de los trabajos que tengan influencia en las operaciones del aeropuerto, conforme a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).


1.9.2 Procedimiento para notificar cambios al CCO

Las anomalías, observaciones o cualquier tipo de cambio que afecte en cualquier medida la correcta y normal operación, calidad y cantidad de los servicios que el Concesionario debe proveer en el área concesionada, deben ser notificados al Centro de Control de Operaciones (CCO) de OPAIN S.A.

Así mismo, el Concesionario dará aviso inmediato a CTA y al Interventor operativo sobre cualquier reducción en los niveles de servicio del lado aire, como las indicadas en el párrafo precedente.

1.9.3 Notificaciones dentro y fuera de horas operacionales

Las notificaciones que sean reportadas, se recibirán y procesarán en el Centro de Control de Operaciones (CCO) de OPAIN S.A., las veinticuatro (24) horas del día, todos los días de año.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 13 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

1.9.4 Personas responsables de notificar cambios

Toda persona que sea testigo, tenga conocimiento u observe algún cambio o alteración en los servicios que se prestan en el área concesionada y que pueda afectar su normal operación, deberá reportar dicha anomalía. Esta notificación tendrá el carácter de obligación para los empleados de OPAIN S.A.

Todo cambio que signifique afectación a la normal operación aeronáutica dentro del área concesionada a OPAIN S.A., deberá ser informada oportunamente a la Autoridad Aeronáutica mediante la solicitud de emisión de un NOTAM que contenga las características de restricción y tiempo de aplicabilidad del mismo.

Dirección y números telefónicos donde se deben notificar los cambios.

| | |
|----------------------------|--|
| Nombre | Centro de Control de Operaciones (CCO) |
| Teléfono | 3848867- 2205668 – 2205675 |
| Correo electrónico | cco@eldorado.aero |
| Otro enlace Avantel | 6825* 1 - 350 557 41 66 |

1.9.5 Disposiciones para informar a los pilotos

El CCO, a través del Inspector de Operaciones (IO) entregará la información de asignación de estacionamientos a las oficinas de operaciones de las líneas aéreas. Serán estas oficinas las que entregarán la información del estacionamiento asignado a la respectiva tripulación al momento de arribar al aeropuerto.

Las oficinas de operaciones de las líneas aéreas entregarán la información de asignación de estacionamiento al personal de asistencia en plataforma, a fin de verificar el grupo de servicio de señaleros requerido para ingresar la aeronave a posición, de acuerdo a la utilización o no del sistema VDGS.

1.9.6 Disposiciones para informar a la Interventoría Operativa.

El CCO dará aviso de inmediato a la Interventoría Operativa sobre cualquier reducción del nivel de servicio del Lado Aire, en los siguientes ítems

| NOVEDADES RELEVANTES | |
|------------------------------|---|
| Duty Manager en turno | Avantel 6825*46/Celular 3208859434/ext 11275 |
| Interventoría | Antonio Bernal 3206056582 |
| | Gerardo Alava 3206056581 |
| | Clemencia Villamil 3152572755 |
| | Sandra González 3208464854 |
| | Silvia Fernández 3133905638 |

- Cierres de pista programados y no programados.
- Puentes de abordaje inoperativos por más de 2 horas.
- Fallo general de las pantallas de información.
- Caída del sistema de BHS.
- Bajones de luz que afecten las instalaciones del aeropuerto.
- Y demás novedades relevantes en la operación.

Fig. 1

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 15 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

| EMERGENCIAS CON AERONAVES | |
|----------------------------------|---|
| Duty Manager de turno | Avantel 6825*46/Celular 3208859434/ext. 11275 |
| Jefe de Terminal | Ext 11285/Avantel 6825*17 |
| Jefe de CCO | Ext 5061/Avantel 6825*22 |
| Jefe de Plataforma | Ext 5026/Avantel 6825*14 |
| Interventoría | Antonio Bernal 3206056582 |
| | Gerardo Alava 3206056581 |
| | Clemencia Villamil 3152572755 |
| | Sandra González 3208464854 |
| | Silvia Fernández 3133905638 |
| Bomberos | Ext 5042 base norte Ext 5043 base sur/ Avantel 6825*11 oficial base sur Avantel 6825*25 Suboficial base norte |
| Sanidad | Ext 11273/ Número 2205674-3848860/Avantel 6825*13 |
| Seguridad | Ext 11286/Avantel 6825*59 |
| Inspectores de plataforma | Avantel 6825*38/Ext 5059 |

Será notificado por personal de torre en cuanto a la ocurrencia de una emergencia que involucre a una aeronave ya sea dentro o fuera del aeropuerto, informando al CCO si se trata de una **ALERTA LOCAL, ALARMA GENERAL O ACCIDENTE DE AERONAVE** y este se encargará de informar a:

*En caso de que existan lesionados o viajeros dentro de la aeronave heridos, reportar al investigador técnico de investigación de accidentes de la Aerocivil al 3175171162.

*En caso de golpes a la aeronave donde NO se vean afectados los pasajeros reportar al inspector de aeronavegabilidad-inspector de plataforma de la Aerocivil al 3175171103.

Fig. 2

| REPORTE DE DERRAMES EN PLATAFORMA | |
|-----------------------------------|--|
| Duty Manager de turno | Avantel 6825*46/Celular 3208859434/ext. 11275 |
| Inspectores de plataforma | Avantel 6825*38/ext. 5059 |
| Bomberos | Ext 5042 base norte Ext 5043 base sur / Avantel 6825*11 oficial base sur - Avantel 6825*25 Suboficial base norte |
| Inspectores HSEQ | Ext 3101/Avantel 6825* |
| Seguridad Operacional | Inspectores de Seguridad OP 321 4924309 |

Cuando es reportado a CCO de derrames en plataforma se debe informar a:

Fig. 3

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 16 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

1.10 Información general

Como referencia se incluyen algunos datos del aeropuerto y de instalaciones que están fuera del área concesionada, lo que no significa que el Concesionario tendrá responsabilidad sobre esas áreas.

1.11 Emplazamiento del área concesionada

Corresponde a la totalidad del aeropuerto, con la excepción del Área No Concesionada que se describe en el punto 1.6 de este Plan en la cláusula 1.17 del Contrato de Concesión.

- Coordenadas geográficas del ARP del Aeropuerto.

| | |
|------------------|-------------------|
| 04° 42' 05.76" N | 074° 08' 49.00" W |
|------------------|-------------------|

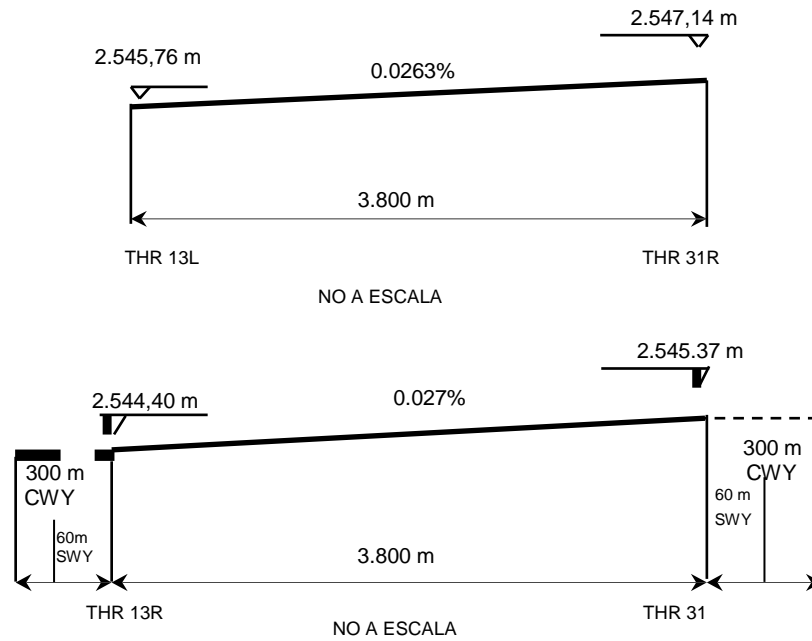
Fuente AIP Colombia 28 de Abril 2016


- Elevación del área de aterrizaje.
Información no disponible y que no corresponde al Área Concesionada.
- Características físicas de las pistas

| RWY | Orientación DEG | DIM (m) | Localización THR | Elevación THR (m/FT) | Dimensiones (m) | | | Superficie Resistencia-ACN/PCN |
|-----|-----------------|------------|------------------------------|----------------------|-----------------|-----|-------------|--------------------------------|
| | | | | | SWY | CWY | Franja | |
| 13L | 134 | 3.800 x 45 | 04 42 48,21 N 074 09 07,46 W | 2.545,50 8.354 | No | 150 | 3.920 x 300 | Asfalto PCN 104/F/D/W/T |
| 31R | 314 | 3.800 x 45 | 04 41 33,74 N 074 07 29,01 W | 2.548,00 8.358 | No | 150 | | |
| 13R | 134 | 3.800 x 45 | 04 42 37,78 N 074 10 08,97 W | 2.544,50 8.348 | 60 | 300 | 4.400 x 300 | Asfalto PCN 80/F/C/W/T |
| 31L | 314 | 3.800 x 45 | 04 41 23,28 N 074 08 30,60 W | 2.545,50 8.351 | 60 | 300 | | |

Fuente AIP Colombia 28 de Abril 2016

Perfil:



| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 18 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- Distancias declaradas

| RWY | TORA (m) | TODA (m) | ASDA (m) | LDA (m) |
|-----|----------|----------|----------|---------|
| 13L | 3.800 | 3.950 | 3.800 | 3.800 |
| 31R | 3.800 | 3.950 | 3.800 | 3.800 |
| 13R | 3.800 | 4.100 | 3.860 | 3.800 |
| 31L | 3.800 | 4.100 | 3.860 | 3.800 |

Observaciones: NIL

Fuente AIP Colombia 28 Abril 2016

- Operación de pistas

REGLAMENTACIÓN LOCAL

1. Pista 13L/31R

Entre las 1100-0300 sin restricción.

Entre las 0301-0330 para despegues Pista 31R.

Entre las 0331-0400 para aterrizaje Pista 13L.

Entre las 0401-1059 para aterrizaje Pista 13L y para despegue Pista 31R.

Nota: Entre las 0301-0400 el orden de prioridad de los intervalos de llegada y salida únicamente podrá ser variado por la FMU COLOMBIA previa evaluación de los flujos de tránsito saliendo y llegando. Dicha modificación será comunicada a más tardar a las 0230 por medio de un mensaje ANM o una comunicación directa.

RWY 13L

Circuito de tránsito de aeródromo con virajes a la izquierda (Norte).


RWY 31R

Circuito de tránsito de aeródromo preferente con virajes a la derecha (Norte).

2. Pista 13R/31L:

Entre las 1100-0200 sin restricción.

Entre las 0201-0300 para aterrizajes Pista 13R.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 19 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Entre las 0301-1059 no se autorizan operaciones salvo las contempladas en el Manual de Abatimiento de Ruido del Aeropuerto.

RWY 13R

Circuito de tránsito de aeródromo con virajes a la derecha (Sur)

RWY 31L

Circuito de tránsito de aeródromo preferente con virajes a la izquierda (Sur).

NOTA 1: De acuerdo a las fechas y horas descritas durante las horas de restricción por mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, la capacidad del Aeropuerto Internacional El Dorado se verá afectada en un valor del cincuenta por ciento (50%), por lo que se insta a los usuarios a que realicen con la debida antelación la coordinación respectiva de cada uno de los vuelos ante la oficina de coordinación de slot.

3. Está prohibida la operación de aeronaves a pistón

4. Está prohibida la operación de vuelos de instrucción.

5. Con el fin de elevar los niveles aceptables de seguridad, las aeronaves que transporten mercancías peligrosas de la Clase 1, explosivos, en cualquiera de sus divisiones, deberán utilizar para la maniobra de despegue únicamente la pista 31L, o la pista 31R cuando la pista 31L se encuentre cerrada.


No se permite el despegue del Aeropuerto Eldorado, de aeronaves que transporten como carga, mercancías peligrosas de la Clase 3, "Líquidos Inflamables", cuya denominación y número de Naciones Unidas (UN) corresponda a una o varias de las siguientes: Carburante para motores de turbina de aviación, UN 1863.

– Carburantes para motores, UN 1203.

– Combustible para motores diesel, UN 1202.

Excepto cuando se trate del transporte de "cantidades limitadas" o "cantidades exceptuadas" de dichas mercancías, según lo establecido en el Documento OACI 9284, Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, edición vigente:

El operador que transporte desde el aeropuerto El Dorado mercancías peligrosas de la Clase 1, explosivos, en cualquiera de sus divisiones, debe anotarlas así en la casilla No. 18 del Plan de Vuelo, "Otros Datos", y la tripulación de la aeronave que efectúe dicho

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 20 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

transporte debe asegurarse, en su primer llamado, que el control de tránsito aéreo conozca esta información.

Los Servicios de Control de Tránsito Aéreo deben informar a los Servicios de Extinción de Incendios sobre las aeronaves que despegarán con este tipo de mercancías.

Información de las Posiciones de Estacionamiento

| PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO INTERNACIONALES T1 | | |
|---|--------------------------------------|-------------------|
| (WGS 84) | | |
| PUESTO | COORDENADAS | TIPO AERONAVE |
| 28 | 04° 42' 01,670" N 074° 08' 32,591" W | Hasta Categoría C |
| 29 | 04° 42' 01,566" N 074° 08' 32,371" W | Hasta Categoría E |
| 30 | 04° 42' 01,942" N 074° 08' 31,455" W | Hasta Categoría C |
| 31 | 04° 42' 00,348" N 074° 08' 30,627" W | Hasta Categoría C |
| 32 | 04° 42' 00,100" N 074° 08' 30,523" W | Hasta Categoría F |
| 33 | 04° 42' 00,426" N 074° 08' 29,322" W | Hasta Categoría C |
| 34 | 04° 41' 58,937" N 074° 08' 28,682" W | Hasta categoría D |
| 35 | 04° 41' 58,822" N 074° 08' 28,696" W | Hasta categoría E |
| 36 | 04° 41' 57,366" N 074° 08' 27,019" W | Hasta categoría C |
| 37 | 04° 41' 57,459" N 074° 08' 26,810" W | Hasta categoría F |
| 38 | 04° 41' 57,382" N 074° 08' 26,794" W | Hasta categoría E |
| 39 | 04° 41' 57,680" N 074° 08' 25,788" W | Hasta categoría C |
| 40 | 04° 41' 55,945" N 074° 08' 24,856" W | Hasta categoría C |
| 41 | 04° 41' 55,763" N 074° 08' 24,810" W | Hasta categoría E |
| 42 | 04° 41' 56,192" N 074° 08' 23,483" W | Hasta categoría C |
| 43 | 04° 41' 54,761" N 074° 08' 22,866" W | Hasta categoría D |
| 44 | 04° 41' 53,768" N 074° 08' 21,660" W | Hasta categoría C |
| 45 | 04° 41' 53,358" N 074° 08' 21,490" W | Hasta categoría E |
| 46 | 04° 41' 53,835" N 074° 08' 20,389" W | Hasta categoría C |
| 47 | 04° 41' 52,501" N 074° 08' 19,694" W | Hasta categoría D |
| 48 | 04° 41' 51,347" N 074° 08' 19,694" W | Hasta categoría C |
| 49 | 04° 41' 50,959" N 074° 08' 18,407" W | Hasta categoría E |

| PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO NACIONALES T1 | | |
|---|-------------------------------------|---|
| (WGS 84) | | |
| PUESTO | COORDENADAS | TIPO AERONAVE |
| 74 | 04° 41' 55,300" N 74° 08' 40,500" W | Hasta Categoría C |
| 76 | 04° 41' 56,100" N 74° 08' 42,000" W | Hasta Categoría D |
| 78 | 04° 41' 57,200" N 74° 08' 43,300" W | Hasta Categoría E Tipo A330-200 o inferior |
| 80 | 04° 41' 56,500" N 74° 08' 45,000" W | Hasta Categoría E Tipo A330-200 o inferior |
| 82 | 04° 41' 54,929" N 74° 08' 46,022" W | Hasta categoría D |
| 83 | 04° 41' 53,639" N 74° 08' 44,514" W | Hasta categoría C |
| 84 | 04° 41' 52,964" N 74° 08' 43,750" W | Hasta categoría C |
| 85 | 04° 41' 52,171" N 74° 08' 42,702" W | Hasta categoría C |
| 86 | 04° 41' 51,377" N 74° 08' 41,653" W | Hasta categoría C |
| 87 | 04° 41' 50,564" N 74° 08' 40,578" W | Hasta categoría C |

| POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES | | |
|--|-------------------------------------|---|
| SWING GATE –NACIONALES O INTERNACIONALES (WGS 84) | | |
| PUESTO | COORDENADAS | TIPO DE AERONAVE |
| 15 | 04° 42' 00,000" N 74° 08' 35,700" W | Hasta Categoría D |
| 17 | 04° 42' 01,500" N 74° 08' 37,300" W | Hasta Categoría E |
| 19 | 04° 42' 02,300" N 74° 08' 39,300" W | Hasta Categoría E Tipo A330-200 o inferior |
| 20 | 04° 42' 03,600" N 74° 08' 39,600" W | Hasta Categoría D |
| 21 | CANCELADA | CANCELADA |
| 22 | 04° 42' 05,210" N 74° 08' 38,439" W | Hasta categoría E Tipo A330-200 o inferior |
| 23 | CANCELADA | CANCELADA |
| 24 | 04° 42' 04,697" N 74° 08' 36,584" W | Hasta categoría C |
| 25 | 04° 42' 04,785" N 74° 08' 36,523" W | Hasta categoría D |
| 26 | 04° 42' 03,806" N 74° 08' 35,426" W | Hasta categoría C |
| 27 | 04° 42' 02,698" N 74° 08' 33,858" W | Hasta categoría E Tipo A330-200 o inferior |

| PUESTOS DE ESTACIONAMIENTO REMOTOS | | |
|---|--------------------------------------|--|
| (WGS 84) | | |
| PUESTO | COORDENADAS | TIPO AERONAVE |
| 50 | 04° 41' 51,295" N 074° 08' 17,257" W | Hasta categoría C |
| 51 | 04° 41' 50,508" N 074° 08' 16,212" W | Hasta categoría C |
| 52 | 04° 41' 49,720" N 074° 08' 15,168" W | Hasta categoría C |
| 53 | 04° 41' 49,629" N 074° 08' 13,250" W | Eliminada temporalmente |
| 54 | 04° 41' 48,931" N 074° 08' 14,123" W | Hasta categoría C |
| 55 | 04° 41' 47,509" N 074° 08' 14,845" W | Eliminada temporalmente |
| 56 | 04° 41' 48,142" N 074° 08' 13,079" W | Hasta categoría C |
| 57 | 04° 41' 47,354" N 074° 08' 12,035" W | Hasta categoría C |
| 58 | 04° 41' 47,178" N 074° 08' 10,011" W | Eliminada temporalmente |
| 59 | 04° 41' 46,565" N 074° 08' 01,991" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 101 | 04° 41' 47,000" N 074° 08' 43,400" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 102 | 04° 41' 47,800" N 074° 08' 44,400" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 103 | 04° 41' 48,600" N 074° 08' 45,500" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 104 | 04° 41' 49,400" N 074° 08' 46,500" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 105 | 04° 41' 50,200" N 074° 08' 47,600" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 106 | 04° 41' 51,000" N 074° 08' 48,600" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| 107 | 04° 41' 51,800" N 074° 08' 49,700" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |
| D1* | 04° 42' 11,345" N 074° 08' 37,846" W | Hasta categoría C tipo A320 o inferior |

*Posiciones temporales habilitadas por la afectación de las obras de ampliación por demolición antigua torre de control.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 23 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

| T2, CAPACIDADES DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO | | | |
|--|------------------|--------------------|--------|
| POSICIÓN | A318, A319, A320 | A318/19/20 | ATR 72 |
| | | Sharklets | |
| F1 | SI | Si | SI |
| F2 | SI | SI * Nota 1 | SI |
| F3 | SI | No | SI |
| F4 | SI | No | SI |
| F5 | SI | No | SI |
| F6 | SI | Si | SI |
| F7 | SI | No | SI |
| F8 | SI | No | SI |
| F9 | SI | Si * Nota 2 | SI |
| F10 | SI | Si | SI |

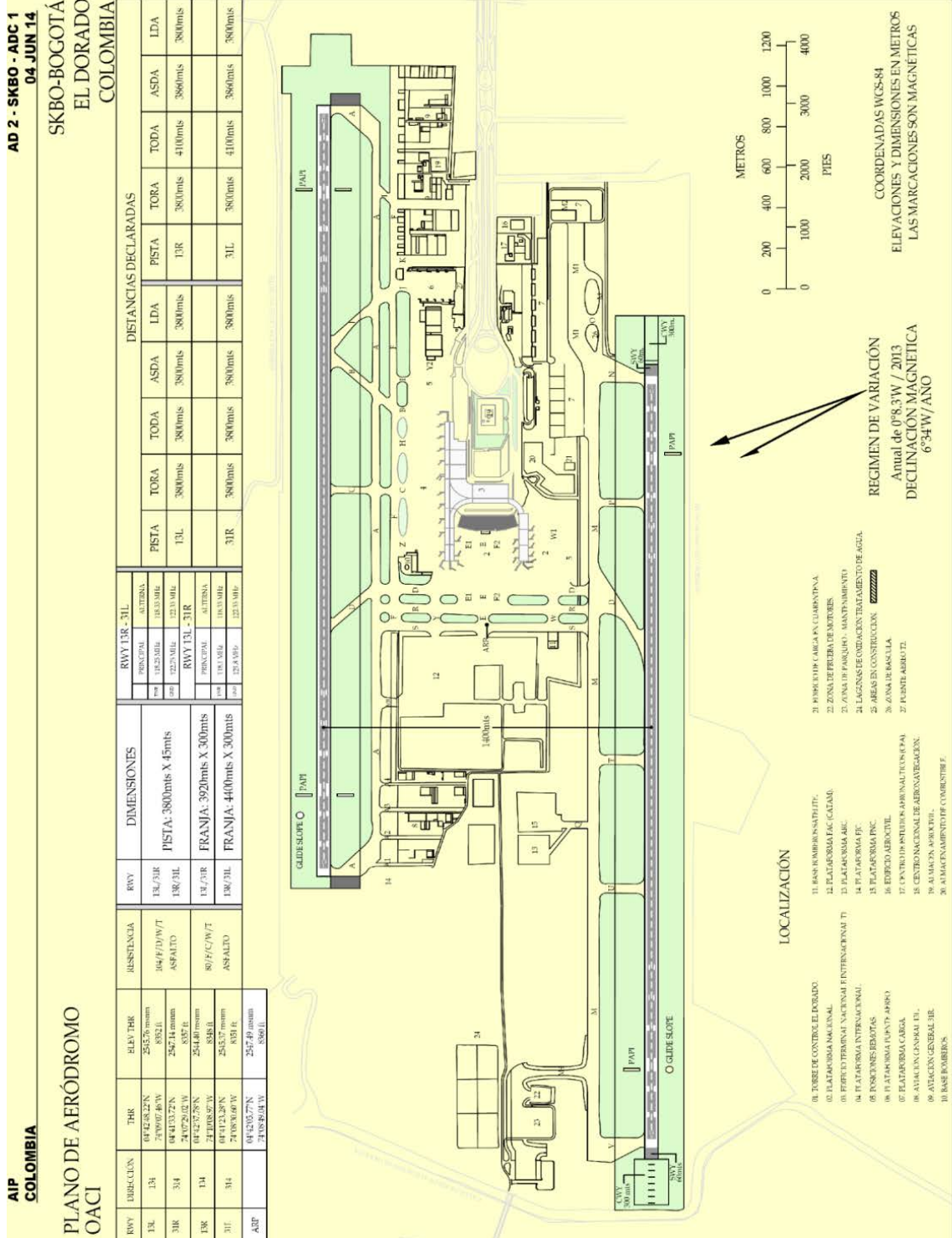
Nota: Las posiciones de estacionamiento de aeronaves están sujetas a variación de acuerdo a los avances de obra de modernización y ampliación del aeropuerto.


Nota 1: Aplica sharklets si en F3 hay ATR72.

Nota 2: Aplica sharklets si en F8 hay ATR72.

| POSICION RECINTO PRUEBA DE MOTORES | | |
|---|--------------------------------------|-------------------------|
| POSICIÓN | COORDENADAS | TIPO DE AERONAVE |
| G1 | 04° 42' 45.470" N 074° 09' 52.700" W | Hasta Categoría E |
| G2 | 04° 42' 45.570" N 074° 09' 56.770" W | Hasta Categoría E |
| G3 | 04° 42' 46.990" N 074° 09' 58.650" W | Hasta Categoría E |
| POSICIONES CARGA | | |
| POSICIÓN | COORDENADAS | TIPO DE AERONAVE |
| E1 | 04° 41' 39.930" N 074° 08' 31.900" W | Categoría D o inferior |
| E2 | 04° 41' 37.670" N 074° 08' 30.230" W | Categoría D o inferior |
| E3 | 04° 41' 36.500" N 074° 08' 28.690" W | Categoría D o inferior |
| E4 | 04° 41' 35.330" N 074° 08' 27.150" W | Categoría D o inferior |
| E5 | 04° 41' 34.170" N 074° 08' 25.610" W | Categoría D o inferior |
| E6 | 04° 41' 33.000" N 074° 08' 24.070" W | Categoría D o inferior |
| E7 | 04° 41' 31.830" N 074° 08' 22.530" W | Categoría D o inferior |
| E8 | 04° 41' 29.340" N 074° 08' 21.720" W | Categoría E o inferior |
| E8A | 04° 41' 29.280" N 074° 08' 21.190" W | Categoría F |
| E9 | 04° 41' 28.850" N 074° 08' 19.150" W | Categoría E o inferior |
| E10 | 04° 41' 27.480" N 074° 08' 17.230" W | Categoría E o inferior |
| E11 | 04° 41' 26.060" N 074° 08' 15.360" W | Categoría E o inferior |
| E12 | 04° 41' 24.640" N 074° 08' 13.480" W | Categoría E o inferior |
| E13 | 04° 41' 25.275" N 074° 08' 10.065" W | Categoría E o inferior |
| E14 | 04° 41' 23.834" N 074° 08' 08.187" W | Categoría E o inferior |
| E15 | 04° 41' 22.174" N 074° 08' 06.755" W | Categoría D o inferior |
| E15A | 04° 41' 22.355" N 074° 08' 06.420" W | Categoría F - B747-800 |
| E15B | 04° 41' 19.256" N 074° 08' 06.696" W | Categoría F - A380 |
| E16 | 04° 41' 21.007" N 074° 08' 05.215" W | Categoría D o inferior |
| E17 | 04° 41' 19.841" N 074° 08' 03.675" W | Categoría D o inferior |
| E18 | 04° 41' 16.919" N 074° 08' 03.665" W | Categoría C o inferior |
| E19 | 04° 41' 17.970" N 074° 08' 02.874" W | Categoría C o inferior |
| E20 | 04° 41' 15.424" N 074° 07' 59.514" W | Categoría C o inferior |
| E21 | 04° 41' 14.373" N 074° 08' 00.304" W | Categoría C o inferior |
| E22 | 04° 41' 13.282" N 074° 08' 01.045" W | Categoría C o inferior |
| E23 | 04° 41' 12.175" N 074° 08' 03.109" W | Categoría C o inferior |
| E24 | 04° 41' 12.709" N 074° 08' 04.723" W | Categoría C o inferior |
| E25 | 04° 41' 13.504" N 074° 08' 05.771" W | Categoría C o inferior |

PLANO DE AERÓDROMO



| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 26 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

1.12 Sentidos preferenciales de rodaje.

Este servicio corresponde a la torre de control El Dorado y no es proporcionado por el Concesionario OPAIN S.A.

1.13 Servicio de dirección en plataforma

Acorde al SMGCS El Dorado, el servicio de dirección en plataforma es prestado por Avianca en el T2, la Plataforma de CATAM y Plataforma Policía Nacional.

En las demás plataformas del Aeropuerto Internacional El Dorado en que no se presta este servicio, el 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 los procesos operativos y de remolque.
- Independiente de las responsabilidades del prestador de servicio de control de tránsito aéreo y del administrador del aeropuerto.

1.13.1 Plataforma T2.

El servicio de dirección en plataforma es prestado por el operador del T2 (AVIANCA Plataforma Control), el cual debe ser contactado por las aeronaves en frecuencia 134.20 MHz., antes de salir y/o ingresar a dicha plataforma, cumpliendo con lo dispuesto en el documento “Acuerdo para las operaciones entre Torre El Dorado y AVIANCA Plataforma Control” clave 2.10.1.4.05.13, o aquel que lo reemplace.

1.13.2 Plataforma CATAM.

Este servicio de dirección en plataforma es suministrado en frecuencia principal 126.5 MHz y 126.0 MHz como frecuencia alterna por personal de la Fuerza Aérea Colombiana-FAC. Es requisito para los pilotos y personal que quiera acceder o salir de dicha plataforma, realizar coordinación anticipada y recibir autorización de la FAC.

Corresponde a la FAC, iniciar y dar seguimiento al procedimiento denominado Código Azul (CA) o aquel que lo reemplace, el cual involucra procesos conjuntos entre Torre de Control El Dorado e Inspectores de Plataforma.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 27 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

1.13.3 Plataforma Policía Nacional

Este servicio de dirección en plataforma es suministrado por la dependencia “Control Plataforma JAIME RAMIREZ GOMEZ” en frecuencia 125.2 MHz. por personal de la Policía Nacional. Es requisito para los pilotos y personal que quiera acceder o salir de dicha plataforma, realizar coordinación anticipada y recibir la autorización correspondiente.

El Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATS) ha establecido y normado la circulación en las calles de rodaje mediante el “Sistema de Guía y Control de Movimiento en Superficie para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SMGCS El Dorado”, vigente.


1.13.4 Coordenadas geográficas de ejes de calles de rodaje.

Información no disponible en el AIP Colombia.

1.13.5 Ubicación de puntos para verificación de altímetro.

Información no disponible y que no corresponde al Área Concesionada.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 29 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 2

PLATAFORMA Y AREA DE MANIOBRAS


AERONAVES

2.1 Operación de aeronaves en superficie

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

2.2 Generalidades para el rodaje, remolque e inicio de motores


- a) Ninguna aeronave que sea sometida a vuelo y/o tenga intenciones de vuelo, puede operar en el aeropuerto mientras no posea el certificado de aeronavegabilidad vigente, expedido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.
- b) Las aeronaves deben ser maniobradas en tierra únicamente por personal licenciado (pilotos o técnicos), el cual debe poseer licencia técnica apropiada, expedida o validada por la UAEAC, conforme a lo establecido en el numeral 2.1.2.1. de la Parte Segunda de los RAC, y encontrarse en condiciones de aptitud psicofísica para operarlas.
- c) En toda aeronave que sea remolcada dentro del área de movimiento con motores o turbinas apagadas o en funcionamiento, siempre, el piloto, copiloto o un técnico debidamente licenciado por la UAEAC, debe encontrarse en la cabina operando los frenos. Los Inspectores de Plataforma o los Inspectores Técnicos, de considerarlo necesario, podrán solicitar la presentación de la respectiva licencia.
- d) Todas las operaciones de aeronaves en tierra deben obedecer las instrucciones emanadas de la dependencia ATS encargada de control de superficie, quien actuará en coordinación con la autoridad en plataforma cuando haya lugar a ello, y en concordancia con lo estipulado en el presente Plan. No podrán efectuarse movimientos de aeronaves con potencia motriz propia al interior de los hangares.
- e) Toda aeronave que se desplace por la plataforma y calles de rodaje, se obliga a hacerlo por la guía de movimiento o señalización establecida y a una velocidad que garantice la seguridad de la operación.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 30 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

- f) Toda aeronave que esté rodando o esté siendo remolcada debe proceder con las luces de navegación y anticollisión encendidas, sin importar la hora del día.
- g) Es responsabilidad de la dependencia encargada de control superficie, realizar la coordinación con el CCO de OPAIN, para el desplazamiento de las aeronaves que vayan a utilizar un puesto de estacionamiento o procedan a retirarse.
- h) Las aeronaves nunca saldrán utilizando sus propios medios, siempre deben salir remolcadas de la plataforma o posiciones de parqueo en los terminales de pasajeros o de carga, teniendo en cuenta que:

El remolque se hará previa autorización de control superficie y de acuerdo con la hora prevista para esta operación, la cual debe haber sido comunicada por la frecuencia apropiada de la Torre de Control. En caso de presentarse retraso en dicha hora se deberá informar al CCO de OPAIN, para que efectúe las planificaciones que correspondan y determine la posición de estacionamiento a asignar a la aeronave, para que no afecte la asignación de posición de otras compañías.

- i) El piloto debe mantenerse en todo momento atento a la frecuencia de Control Superficie y cerciorarse que el remolque se lleve a cabo hasta el spot o eje de taxeo de la calle de rodaje que el controlador le asigne.
- j) Las aeronaves que son remolcadas hacia o desde las posiciones remotas del aeropuerto o que deben ser trasladadas de una posición a otra, antes de iniciar la maniobra deben informar a la frecuencia de Control Superficie y mantenerse en contacto con ella hasta que la aeronave sea ubicada en su posición final. El funcionario de Control Superficie podrá ordenar detener la maniobra en cualquier momento, si a su juicio la aeronave en remolque interfiere la maniobra de otra que tiene prelación.
- k) La iniciación de turbinas solo podrá hacerse cuando el fuselaje de la aeronave esté en el spot asignado o paralelo a la línea de taxeo de la respectiva calle de rodaje.
- l) Las aeronaves de operación consideradas de aviación general (privada individual, ejecutiva o corporativa, militar, aduanas, policía nacional, deportiva, enseñanza experimental y civil del estado, etc.), y modalidades especiales (aerotaxis, fotografías, publicidad, etc.), con PBMO inferior a 12.500 kilogramos, podrán salir por sus propios medios desde sus posiciones de estacionamiento, previa coordinación de la operación con control superficie.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 31 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|


- m) Ninguna aeronave podrá entrar o salir de un hangar utilizando sus propios medios, salvo que medie una autorización especial validada por los servicios de Navegación Aérea.
- n) Toda aeronave debe ser bloqueada a través de calzos que impidan el desplazamiento de su posición de estacionamiento.
- o) Las aeronaves deben desplazarse teniendo en cuenta que en las áreas de movimiento, el orden de prelación es el siguiente:
 - ✓ Primero: Aeronaves en movimiento, La aeronave que se desplace por sus propios medios tendrá prioridad sobre aquellas que sean remolcadas.
 - ✓ Segundo: Vehículos,
- p) El comandante o en su defecto el responsable de una aeronave involucrada en un accidente o incidente en el aeropuerto, debe suministrar la información y documentación requerida por los Inspectores de Plataforma y/o los Inspectores Técnicos de Control y Seguridad Aérea, para la elaboración del respectivo informe. Si el responsable de la aeronave lo considera necesario, puede presentar un informe adicional por escrito.

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

2.3 Remolque y rodaje asociado a salida de aeronaves **

Además de lo dispuesto en la AIP COLOMBIA AD2 – SKBO, para las maniobras de remolque y rodaje asociados con la salida, el piloto al mando aplicará las siguientes normas:

- a) Las maniobras en tierra para la salida de aeronaves de los puestos de estacionamiento en plataforma, se ajustarán 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) Para el inicio de motores asociado con el rodaje, toda aeronave de turbinas (categoría **C** o superior) estacionada en las diferentes posiciones de parqueo y plataformas del Aeropuerto Internacional El Dorado, la aeronave deberá salir remolcada de su puesto

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 32 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

de estacionamiento, siguiendo la línea guía de la calle de rodaje al SPOT asignado por el Controlador de Superficie;

- d) Toda aeronave de hélice estacionada en las posiciones de aviación remota (101 a 107,50 a 59 y F1 a F10) , podrá ingresar autopropulsadas, siendo responsables de la operación el piloto al mando de la aeronave y el personal de asistencia en tierra de la empresa aérea, teniendo en cuenta la seguridad operacional de las posiciones aledañas;
- e) Toda aeronave de hélice categoría **C**, estacionada en las posiciones de estacionamiento remotas podrán dar inicio a un motor con el fin de realizar desconexión de la planta eléctrica e iniciar inmediatamente el remolque de la aeronave para su salida, siendo responsables de la operación, el piloto al mando de la aeronave y el personal de asistencia en tierra de la empresa aérea, teniendo en cuenta la seguridad operacional de las posiciones aledañas.
- f) Toda aeronave de categoría A y B, estacionada en las diferentes plataformas o hangares de aviación general, podrán salir autopropulsadas, siendo responsables de la operación, el piloto al mando y el personal de asistencia en tierra de la empresa aérea, dando cumplimiento a lo dispuesto en la columna 13 de la **tabla número 1** del presente documento sobre: “Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje” de acuerdo a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia numeral 14.3.3.9.8., cerciorándose, a través de una inspección visual o asistida por terceras personas y en coordinación con los servicios de ATS y/o de plataforma, que no existe peligro de colisión con cualquier persona, aeronave, vehículo u objeto en el área;

Nota 1: De no cumplirse con lo estipulado en las distancias definidas en la columna 13 de la Tabla N° 1 del presente documento, las aeronaves deberán salir o ingresar remolcadas.

Nota 2: Para efectos de remolques y rodajes en plataformas y/o calles de acceso y/o hangares de aviación general (antigua y nueva) se ha de tener en cuenta además de lo consignado en la tabla 1 del presente documento, el PCN y el ACN de la aeronave, con el fin de no afectar la infraestructura existente y mantener los niveles de seguridad operacional requeridos en el aeropuerto.

- g) Toda aeronave categoría C o superior, estacionada en las diferentes plataformas o hangares de aviación general, deberá ser remolcada hasta la calle de rodaje más conveniente, según coordinación con el Controlador de Superficie;
- h) Toda aeronave estacionada en la plataforma Militar de CATAM remolcará dentro de la plataforma según instrucciones de Control Plataforma CATAM y deberá salir autopropulsada a las calles de rodaje YANKEE o calle militar previa autorización del Controlador de Superficie.

**SMGCS El Dorado vigente

Tabla 1 Distancias mínimas de separación de las calles de rodaje

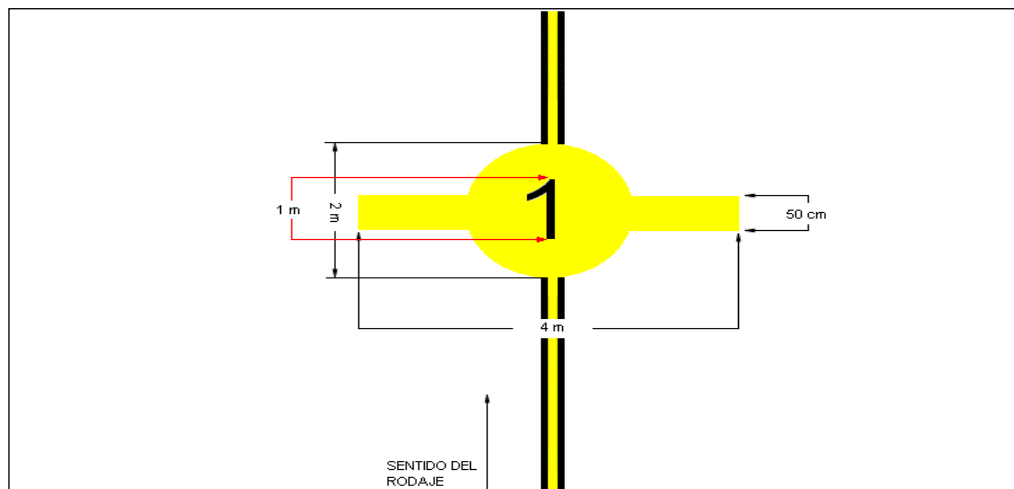
| Letra de clave | Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de una pista (m) | | | | | | | | Distancia entre el eje de una calle de rodaje y el eje de otra calle de rodaje (m) | Distancia entre el eje de una calle de rodaje, que no sea calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (m) | Distancia entre el eje de una calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y el eje de otra calle de acceso (m) | Distancia entre el eje de la calle de acceso a un puesto de estacionamiento de aeronaves y un objeto (m) |
|----------------|---|------|-----|-------|-----------------------|------|-----|-------|--|---|--|--|
| | Pista de vuelo por instrumentos | | | | Pista de vuelo visual | | | | | | | |
| | Número de clave | | | | Número de clave | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | | | | |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) | (10) | (11) | (12) | (13) |
| A | 82.5 | 82.5 | - | - | 37.5 | 47.5 | - | - | 23 | 15.5 | 19.5 | 12 |
| B | 87 | 87 | - | - | 42 | 52 | - | - | 32 | 20 | 28.5 | 16.5 |
| C | - | - | 168 | - | - | - | 93 | - | 44 | 26 | 40.5 | 22.5 |
| D | - | - | 176 | 176 | - | - | 101 | 101 | 63 | 37 | 59.5 | 33.5 |
| E | - | - | - | 182.5 | - | - | - | 107.5 | 76 | 43.5 | 72.5 | 40 |
| F | - | - | - | 190 | - | - | - | 115 | 91 | 51 | 87.5 | 47.5 |


Fuente: RAC 14

2.4 Procedimientos estándar de remolque saliendo T1

Todo remolque de aeronave estacionada en las plataformas de Aeropuerto El Dorado, se hará con previa coordinación con el ATS, quien asignará el SPOT o calle de rodaje de acuerdo a la planificación de la torre de control.

Especificaciones de un spot



| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 34 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

El personal de apoyo en tierra y en especial el que remolque las aeronaves, será responsable de garantizar que las aeronaves queden ubicadas de forma adecuada en el spot asignado por torre de control para dar inicio de motores y al rodaje autónomo en la dirección correcta según lo establecido en la **Tabla 2 del AIP de Colombia SKBO, del numeral 21 Procedimientos para el movimiento y estacionamiento de aeronaves en las plataformas del Aeropuerto El Dorado.**


Nota: Los SPOTS N° 7 y N°8 han sido eliminados.

Tabla 2

| PUESTO | SPOT | INSTRUCCIONES DE REMOLQUE |
|--|---------------------------|--|
| | 7 | Eliminado |
| | 8 | Eliminado |
| 50 51 52 54 56 57 59 | 9 10 | <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 9 mirando hacia el oriente. SPOT habilitado para inicio de aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE).</p> <p>Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 10 mirando hacia el occidente. SPOT habilitado para inicio de aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE).</p> |
| 45 46 47 | 12 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 12 mirando hacia el occidente. |
| 38 40 41 42 43 44 | 13 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 13 mirando hacia el oriente. |
| 34 | 14 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta |

| | | |
|----|-----------|---|
| 35 | | que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 14 mirando hacia el occidente. |
| 37 | | |
| 39 | | |
| 31 | 15 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 15 mirando hacia el oriente. |
| 32 | | |
| 33 | | |
| 36 | | |
| 26 | 16 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 16 mirando hacia el occidente. |
| 27 | | |
| 28 | | |
| 29 | | |
| 30 | | |
| 24 | 17 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 17 mirando hacia el occidente. SPOT habilitado para inicio de aeronaves de envergadura de 36 metros o inferior (categoría CHARLIE). |
| 25 | | |
| 20 | 23 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 23 mirando hacia el sur. |
| 22 | | |
| 24 | | |
| 20 | 24 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 24 mirando hacia el norte. |
| 22 | | |
| 15 | 25 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 25 mirando hacia el sur. |
| 17 | | |
| 19 | | |
| 20 | | |
| 22 | | |
| 15 | 26 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 26 mirando hacia el occidente - solo aeronaves categoría CHARLIE de envergadura o inferior. |
| 17 | | |
| 19 | | |
| 15 | 28 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance |
| 17 | | |

| | | |
|-----|-----------|---|
| 19 | | el SPOT 28 mirando hacia el occidente - hasta aeronaves categoría ECHO de envergadura o inferior. Único SPOT utilizable para condiciones LVP, para plataforma central. |
| 74 | | |
| 76 | | |
| 78 | | |
| 74 | 29 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 29 mirando hacia el occidente - solo aeronaves categoría CHARLIE de envergadura o inferior. |
| 76 | | |
| 78 | | |
| 74 | 31 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 31 mirando hacia el norte. |
| 76 | | |
| 78 | | |
| 80 | | |
| 82 | | |
| 82 | 32 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 32 mirando hacia el sur. |
| 83 | | |
| 87 | | |
| 101 | | |
| 83 | 33 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 33 mirando hacia el occidente - solo aeronaves categoría CHARLIE de envergadura o inferior. |
| 84 | | |
| 85 | | |
| 86 | | |
| 102 | | |
| 103 | | |
| 104 | | |
| 105 | | |
| 106 | | |
| 107 | | |
| 83 | 34 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 34 mirando hacia el occidente - solo aeronaves categoría CHARLIE de envergadura o inferior. |
| 84 | | |
| 85 | | |
| 86 | | |
| 102 | | |
| 103 | | |
| 104 | | |

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 37 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

| | | |
|-----|-----------|--|
| 105 | | |
| 106 | | |
| 107 | | |
| 82 | 35 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 35 mirando hacia el norte. |
| 83 | | |
| 87 | | |
| 101 | | |
| 82 | 36 | Retroceso remolcado siguiendo la línea de taxeo hasta que el tren de aterrizaje de nariz de la aeronave alcance el SPOT 36 mirando hacia el sur. |

2.5 Remolque y rodaje asociado a llegada de aeronaves

Además de lo dispuesto en la AIP COLOMBIA AD2 – SKBO, para las maniobras de remolque y rodaje asociados con la llegada, el piloto al mando aplicará las siguientes normas:

- a) Las maniobras en tierra para la llegada de aeronaves a los puestos de estacionamiento en plataforma, se ajustarán 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 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.
- d) Como medidas de Seguridad Operacional y relacionadas con el Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie para el Aeropuerto Internacional El Dorado – SMGCS El Dorado, el estacionamiento de aeronaves en los diferentes puestos de estacionamiento de carga o pasajeros, deberán ser asistidos por señaleros a excepción de aquellas aeronaves que estén programadas para el uso del VDGS (Visual Docking Guidance System).

La utilización del sistema VDGS, NO exime la responsabilidad de la aerolínea frente a los procedimientos de entrada de aeronave a posición, tales como supervisión de zona de seguridad frente a posibles obstáculos ubicados en la misma, verificación de información de vuelo, tipo de aeronave en la pantalla VDGS, acompañamiento de puntas de ala y cualquier otro procedimiento que ayude a mitigar un riesgo operativo para la aeronave durante la entrada a posición.


| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 38 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

2.6 Estacionamiento de aeronaves

- a) En el aeropuerto El Dorado, ninguna aeronave podrá ser estacionada, guardada o reparada fuera de las áreas designadas para este fin.
- b) Mientras una aeronave permanezca parqueada en el Terminal de pasajeros o de carga, no podrá tener encendidos los motores ni la unidad auxiliar de poder (APU).
- c) Durante todo el tiempo que una aeronave permanezca estacionada en las áreas de parqueo del aeropuerto, debe estar adecuadamente señalizada mediante conos reflectivos ubicados bajo los extremos de los planos principales, bajo la cola y de ser necesario bajo la nariz, conformando el diamante de seguridad.
- d) Las aeronaves que se estacionen en las posiciones del Terminal de pasajeros o de carga, sólo lo harán para operaciones de embarque y desembarque de pasajeros o carga, equipajes o correo, además del servicio de mantenimiento de línea autorizado en dicha zona.
- e) Está prohibido embarcar o desembarcar pasajeros y/o carga, equipajes o correo a las aeronaves después de ser retiradas de la posición de estacionamiento o con los motores encendidos.
- f) Ninguna aeronave de hélices podrá iniciar motores hasta tanto no se encuentren todos los pasajeros a bordo y sus puertas estén completamente cerradas.
- g) Al arribo de una aeronave de hélices no se puede iniciar el desembarque de pasajeros, hasta tanto éstas no se encuentren completamente detenida y sus motores apagados.
- h) Los pilotos de las aeronaves deben cumplir estrictamente con las posiciones de estacionamiento informadas por el ATC y asignadas por el CCO de OPAIN, para el embarque, desembarque de pasajeros y/o carga, equipajes y correo o para cualquier otro efecto. El no cumplimiento de esta asignación, acarreará la elaboración de un reporte de irregularidad al comandante de la aeronave, por la afectación causada a la asignación de posiciones de aeronaves.
- i) Se establece la bahía de espera de la pista 13 R como el punto, para que las aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita, como secuestro o amenaza de artefacto explosivo se ubiquen, incluyendo aquellas que estén en estado de emergencia y transporten carga peligrosa. Este punto se conoce como el punto Z (Zulú).

- Posiciones Remotas en Terminal 1

Las posiciones remotas son aquellas en las cuales para el abordaje y desabordaje de pasajeros se debe contar con escaleras (No uso del PLB) y los pasajeros deberán ser

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 39 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

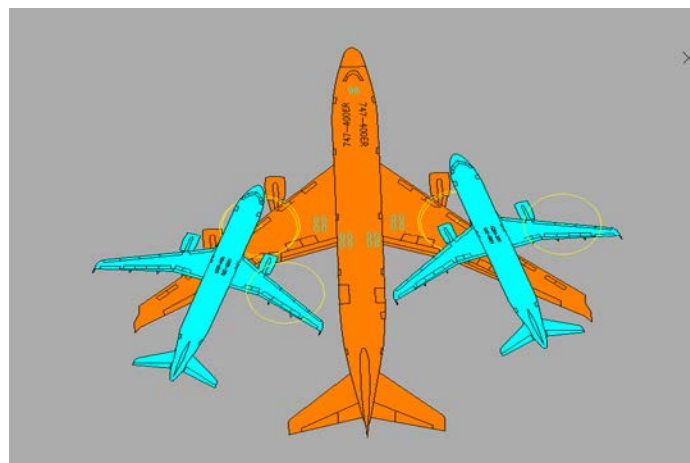
trasladados por medio de buses a una puerta de ingreso al muelle o a la aeronave cuando se está abordando. En la Terminal 1 el procedimiento remoto se presenta en dos situaciones:

1. Por sus características, a la aeronave no se le puede adosar el PLB.
2. Por falta de posición de contacto, la aeronave es enviada a posiciones lejanas en las cuales los pasajeros son trasladados a través de buses.


2.7 Tipos de posición de estacionamiento en la T1

En la T1, existen las posiciones de estacionamiento de aeronaves de tipo flexible; se denominan flexibles porque se aprovecha al máximo el área disponible en la misma posición de estacionamiento para:

- Usar la posición de estacionamiento teniendo en cuenta el área disponible para ubicar la aeronave de mayor categoría posible dentro de la posición de estacionamiento.
- Usar la misma posición de estacionamiento para ubicar dos o más aeronaves de menor categoría en cuanto a su envergadura dentro la posición de parqueo, maximizando el uso de la plataforma.
- La posición de estacionamiento flexible de contacto, está diseñada para ubicar las aeronaves, de modo que al menos una pueda hacer uso del PLB para el embarque y desembarque de pasajeros según se requiera.



Ejemplo de estacionamiento flexible, Aeronave naranja utiliza PLB, dos aeronaves de menor categoría ocupan el mismo espacio, una de las dos utiliza PLB.

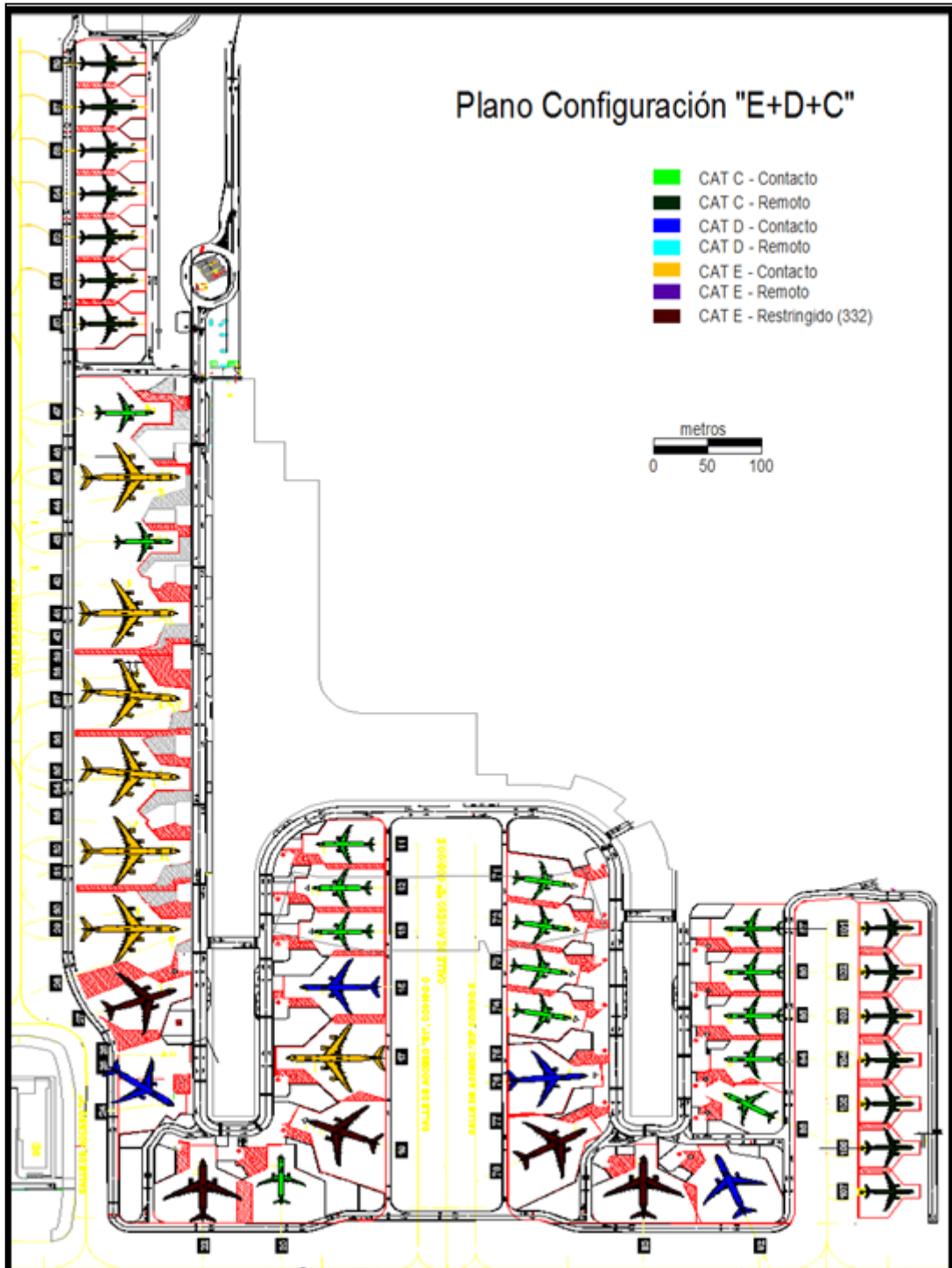
| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 40 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

2.8 Operatividad de las posiciones de estacionamiento de contacto y flexibilizadas en la T1.

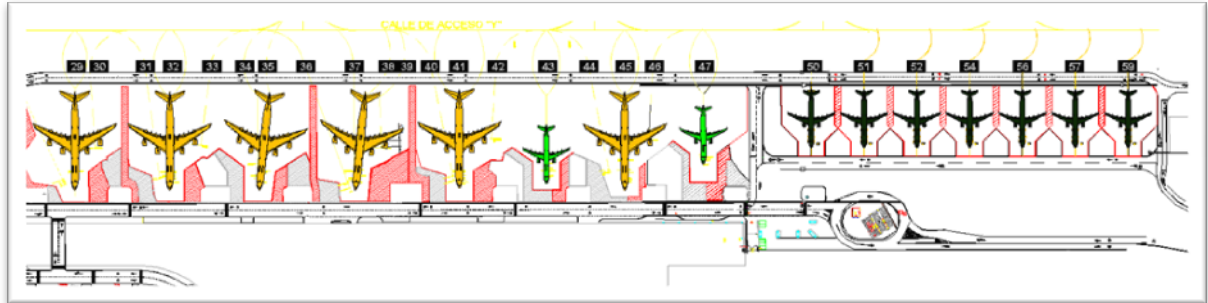
- Doce (12) posiciones para estacionamiento de aeronaves cuya envergadura las clasifica en categoría ECHO (80-78-17-19-22-27-29-32-35-38-41-45), diez (10) posiciones para estacionamiento de aeronaves categoría CHARLIE (posiciones 43-47-74-20-15-83-84-85-86-87) y tres (3) posiciones para estacionamiento de aeronaves categoría DELTA (posiciones 25-76 y 82)
- Dos (2) posiciones que se podrán usar para aeronaves categoría FOXTROT en estacionamientos 32 y 37.
- Igualmente se podrá configurar su operatividad para estacionar 25 aeronaves categoría CHARLIE, usando los ejes de estacionamiento 15-17-19-20-22--24-26-27-28-30-31-33-34-36-39-40-42-43-44-46-47-50-74-76-78-80-82-83-84-85-86-87 simultáneamente.
En una configuración utilizando solo aeronaves categoría CHARLIE tendremos 24 aeronaves en ejes de contacto: 15-17-19-20-22-24-27-29-31-34-36-39-40-43-74-76-78-80-82-83-84-85-86 y 87

Y 4 remotas: 26-33-42 y 47.

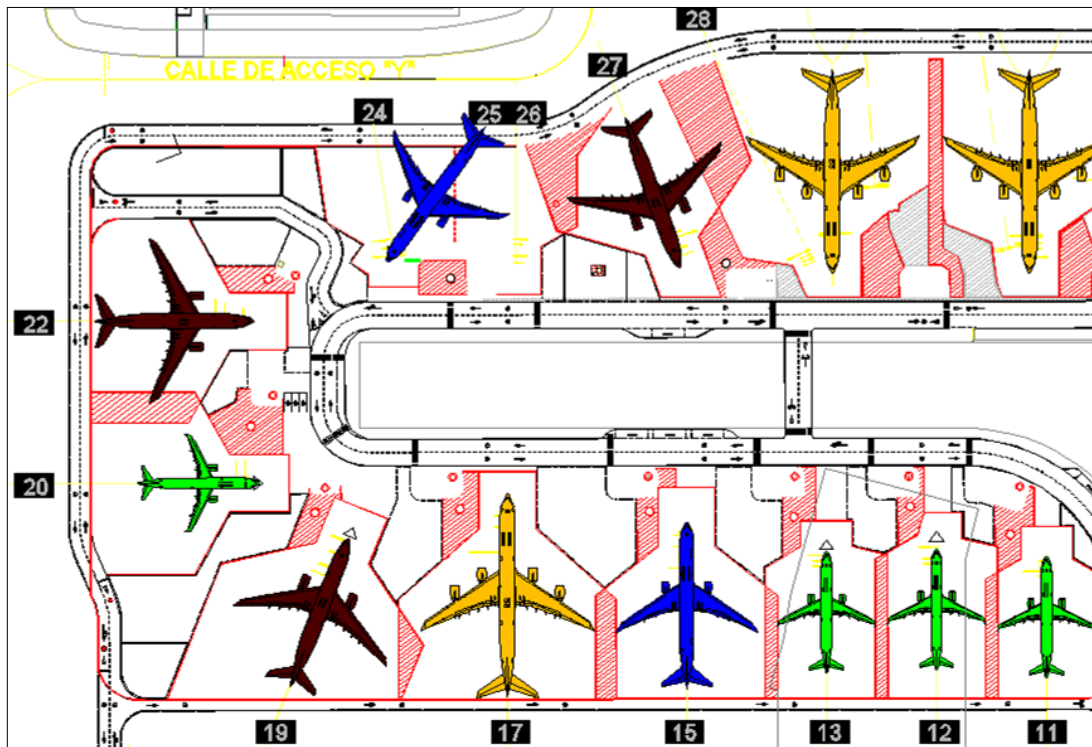
A continuación se detalla el plano general de posiciones de estacionamiento y áreas en detalle.



Posiciones 29 a 59

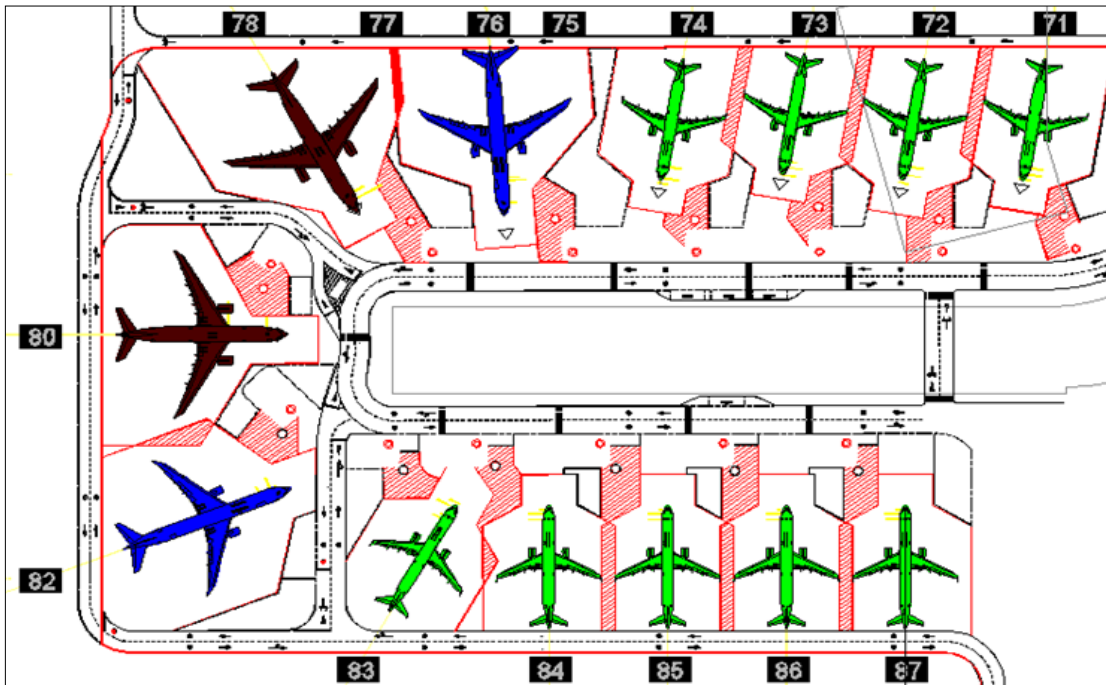


Posiciones 11 a 28



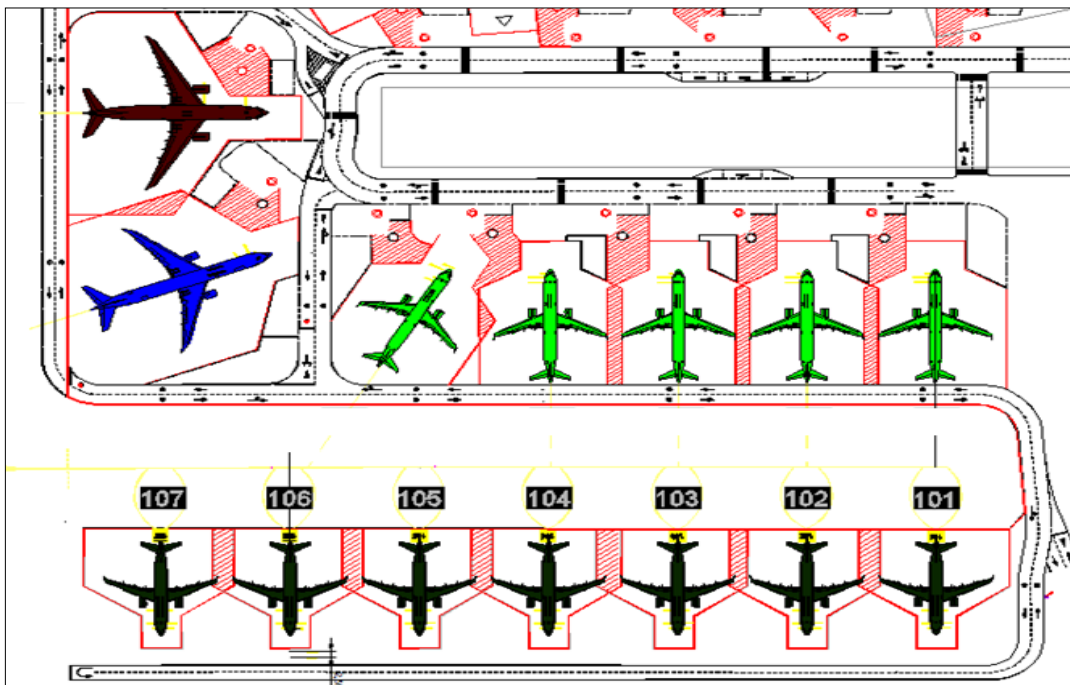
**** Las posiciones 11,12 y 13 aún no han sido habilitadas por presencia del edificio de la torre de control.**

Posiciones 71 a 87



**** Las posiciones 71, 72 y 73 aún no han sido habilitadas por presencia del edificio de la torre de control.**


Posiciones 101 a 107



Las posiciones habilitadas para el uso del sistema VDGS y PLB en la T1, son las siguientes:

| POSICION | VDGS | PLB | SOLO PLB |
|----------|------|-----|--------------------------------|
| 15 | X | X | |
| 17 | X | X | |
| 19 | X | X | |
| 20 | X | X | |
| 22 | X | X | |
| 24 | X | X | |
| 25 | X | X | |
| 26 | | | |
| 27 | X | X | |
| 31 | | | X |
| 32 | X | X | |
| 33 | | | |
| 34 | X | X | |
| 35 | | | X |
| 36 | X | X | |
| 37* | X | X | |
| 38* | X | X | |
| 39 | X | X | |
| 40 | | | X |
| 41 | X | X | |
| 42 | | | |
| 43 | X | X | |
| 45 | X | X | |
| 47 | X | X | |
| 49 | | | Eliminada temporalmente |
| 50 | | | |
| 74 | X | X | |
| 76 | X | X | |
| 78 | X | X | |
| 80 | X | X | |
| 82 | X | X | |
| 83 | X | X | |
| 84 | X | X | |
| 85 | X | X | |
| 86 | X | X | |
| 87 | X | X | |

* Posición con doble PLB

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 45 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

2.9 Restricciones de parqueo de aeronaves

Debido a la configuración de posiciones denominadas flexibles en el Terminal uno (T1), las posiciones de estacionamiento tienen una serie de restricciones a medida que se ubican aeronaves en las posiciones, a fin de mantener las distancias de separación entre las mismas durante el estacionamiento en la plataforma.

| POSICION (CAT) | | FLEX 1 (CAT) | | FLEX 2 (CAT) | | FLEX 3 (CAT) | |
|----------------|-------------------------|--------------|---|--------------|---|--------------|---|
| 22 | D,E | | | | | | |
| 25 | D | 24 | C | 26 | C | | |
| 27 | C,D,E | | | | | | |
| 29 | D,E | | | | | | |
| 32 * | D,E,F | 31 | C | 33 | C | | |
| 34 * | D,C | 35 | E | | | | |
| 37 * | F,D | 36 | C | 38 | E | 39 | C |
| 41 * | E,D | 40 | C | 42 | C | | |
| 43 * | D,C | | | | | | |
| 45 * | E,D | | | | | | |
| 47 * | D,C | | | | | | |
| 49 * | Eliminada temporalmente | | | | | | |
| 82 | C,D | | | | | | |
| 83 | C | | | | | | |
| 84 | C | | | | | | |
| 85 | C | | | | | | |
| 86 | C | | | | | | |
| 87 | C | | | | | | |


2.10 Abastecimiento de combustible a aeronaves y otros fluidos *

Además de las normas contempladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, de la normatividad y procedimientos que rigen a los explotadores de aeronaves, se ha de dar cumplimiento a las Normas Técnicas Colombianas:

- NTC4643 Manejo de turbo combustible para aviación. Suministro.
- NTC4517 Manejo de turbo combustible para aviación. Transporte.
- NTC 4642 Manejo de turbo combustible para aviación. Almacenamiento.

1. Todo proveedor de combustible está en la obligación de mantener en condiciones óptimas de mantenimiento los carros tanques y demás equipos empleados en la prestación de este servicio y contar con personal idóneo y capacitado para ello, dentro de condiciones óptimas de seguridad.
2. No se deben llevar a cabo operaciones de aprovisionamiento o drenaje de combustible durante tormentas eléctricas.
3. Ninguna aeronave podrá ser aprovisionada o drenada de combustible cuando se encuentre en recintos cerrados.
4. En ningún momento se podrá aprovisionar combustible a vehículos o equipos de tierra en el área de movimiento de aeronaves, solo se podrá hacer en los sitios señalados el explotador del aeropuerto.
5. Está prohibido el abastecimiento de combustible mientras las aeronaves se encuentren con los motores encendidos, salvo cuando se trate de aeronaves de las fuerzas militares que se hallen en cumplimiento de misiones de orden público o aeronaves de ala rotatoria. En éste caso es necesario que se disponga la presencia de un vehículo de bomberos y no se encuentren pasajeros embarcados.
6. El responsable de la aeronave, debe disponer del personal necesario para coordinar y supervisar la operación de aprovisionamiento de combustible.
7. Ninguna persona puede operar radiotransmisores, receptores o cualquier tipo de equipo electrónico o eléctrico de la aeronave, mientras ésta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible; así mismo no está permitido la operación o manipulación de celulares, radios o avante por personal que este cerca de la aeronave.
8. Sólo el personal encargado de mantenimiento, seguridad y operación de la aeronave puede ingresar al diamante de seguridad, área de protección alrededor de las aeronaves estacionadas en el aeropuerto, delimitadas por líneas rectas, entre la nariz, puntas de plano y cono de cola de las aeronaves.
9. Toda aeronave y equipo de abastecimiento debe contar con un sistema de extinción de incendios suficiente y convenientemente ubicado.
10. Nunca se debe operar un equipo proveedor de combustible que indique sobre temperaturas o baja presión de aceite.
11. No se puede fumar ni utilizar cualquier elemento o equipo que pueda causar ignición del combustible, mientras ésta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible.

12. Tanto la aeronave como el carro cisterna o el equipo aprovisionador de combustible deben estar eléctricamente interconectados para prevenir que una descarga estática ocasione la ignición del combustible.
13. El vehículo aprovisionador de combustible en el momento de abastecer de combustible a la aeronave debe permanecer con las boquillas de los conductos suministradores de combustible bien conectadas.
14. No puede estar más de un vehículo aprovisionador de combustible posicionado en cada plano de la aeronave. Cuando esté siendo abastecida una aeronave de alta capacidad, los carros cisternas adicionales tendrán que permanecer estacionados a una distancia superior de treinta (30) metros.
15. El operador del equipo aprovisionador y/o el conductor del carro cisterna, deben permanecer atentos a la operación durante todo el proceso de aprovisionamiento.
16. El vehículo abastecedor debe permanecer con la puerta de la cabina abierta, orientado de tal forma que pueda salir hacia adelante libremente en caso de cualquier eventualidad.
17. Los sistemas de freno del vehículo abastecedor deben permanecer activados.
18. Deben observarse periódicamente los indicadores del tablero del vehículo y del equipo de aprovisionamiento.
19. Concluido el aprovisionamiento o drenaje, debe examinarse que las tapas queden bien cerradas, evitando cualquier situación que pueda producir fuga o derrame de combustible.
20. En caso de detectar concentración anormal de vapores de combustible o cualquier situación que pueda ocasionar peligro para las personas, equipos o infraestructura, debe avisarse inmediatamente a los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto.
21. En caso de presentarse derrames de combustible o lubricantes, el causante será responsable de efectuar la respectiva limpieza, la cual debe hacerse utilizando materiales absorbentes. En el evento de que no se haga, el explotador del aeropuerto ordenará la limpieza a expensas del causante.
22. No se podrá encender los motores de la aeronave mientras existan residuos de combustible esparcidos en el área en que esté estacionada.
23. Estas normas de aprovisionamiento y drenaje deben ser complementadas de acuerdo con los manuales de cada aeronave y demás normas internacionales sobre el particular.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 48 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

2.10.1 Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando

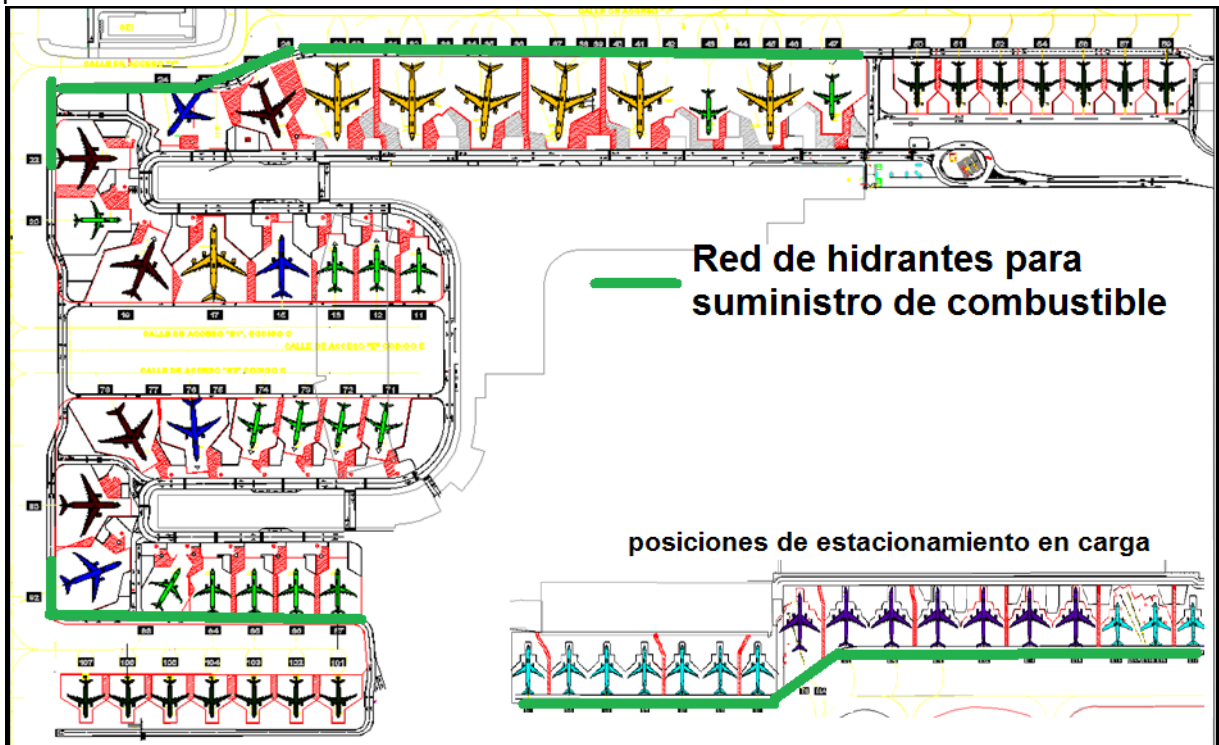
Para el abastecimiento de combustible a aeronaves con pasajeros embarcando, abordó, o desembarcando; se observarán las siguientes reglas:

- a) No se debe abastecer combustible con pasajeros a bordo, embarcando, o desembarcando, a menos que personal debidamente dotado y calificado, esté listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.
- b) El abastecimiento se efectuará únicamente por presión.
- c) Se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el abastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación u otros medios adecuados.
- d) Las puertas principales de la aeronave deben estar abiertas, a menos que en el manual de operaciones aprobado al explotador, se contemple de otro modo. En cada una de ellas deberá permanecer un auxiliar de vuelo.
- e) Se ubicará cerca de la aeronave, por cuenta del explotador o del proveedor de combustible, un equipo extintor, móvil tipo ABC, multipropósito o equivalente, de por lo menos 150 libras.
- f) El explotador o quién efectúe el despacho, alertará al servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto, informando sobre la operación de abastecimiento, antes de que esta inicie e indicando la posición en que se encuentra la aeronave, sin que sea necesaria su presencia en la zona, a menos que así lo considere, el explotador, o cuando se carezca de los medios expuestos en el literal e.
- g) Si los pasajeros se encuentran embarcados, la tripulación les notificará que se va a proceder al aprovisionamiento de combustible, impartiendo las instrucciones del caso sobre las precauciones que deban observar y las que sean necesarias para una eventual evacuación.
- h) Se procurará la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos para facilitar su evacuación y en caso de ser necesario se evitará que estén a bordo durante la operación de abastecimiento.
- i) Se advertirá verbalmente la prohibición de fumar dentro de la aeronave y todas las señales de "Prohibido fumar" permanecerán encendidas.
- j) Las salidas de emergencia deberán estar libres de obstáculos para facilitar la evacuación inmediata.


- k) Se deberá vigilar que las luces de cabina que sean necesarias, estén encendidas antes de comenzar las operaciones de abastecimiento, evitando el uso de los interruptores de luces individuales hasta que sea terminada la operación.
- l) Todos los equipos o circuitos eléctricos que no sean necesarios durante el aprovisionamiento, deberán estar apagados antes de iniciarse la operación; una vez iniciada esta, no deberá encenderse ni apagarse ningún otro equipo o circuito.
- m) El vehículo de abastecimiento, se aproximará a la aeronave y se parqueará con respecto a ella, de modo que, en caso de ser necesario, no requiera movilizarse en reversa para alejarse rápidamente de la misma; igualmente se ubicará de modo que no obstruya la evacuación de los pasajeros ya sea por las puertas principales, de emergencia, o la extensión de los toboganes, cuando tal procedimiento haya sido contemplado para estos casos.
- n) En caso de que se preste un servicio de prevención, no deben haber vehículos ni equipos ubicados entre el vehículo de abastecimiento de combustible y el vehículo de salvamento y extinción de incendios.

2.10.2 Abastecimiento de combustible a través de hidrantes

El Aeropuerto El Dorado cuenta con un sistema de carguío de combustible para aeronaves a través de un sistema de hidrante en las posiciones de estacionamiento N° 22 hasta la posición N° 47.




Línea verde: Posiciones habilitadas con hidrantes.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 50 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

2.11 Responsabilidades del personal de tierra

1. Se debe disponer de un técnico en tierra para que mantenga permanente comunicación tierra-cabina por el Interphone.
2. Todo el personal de tierra deberá ser advertido si el tanqueo de la aeronave se va a efectuar con pasajeros a bordo, desembarcando / embarcando.
3. Todo el personal de tierra deberá estar entrenado en la asistencia a la evacuación de emergencia para estos casos.
4. El personal de tierra no podrá utilizar radios de comunicación, celulares y otros similares en el perímetro de riesgo de incendio, considerando como distancia mínima permitida ocho (8) metros.
5. Cuando la aeronave posee escalera integral y esté desplegada, esta se tendrá en cuenta como salida de evacuación.
6. El personal de tierra deberá asegurarse que la zona ubicada debajo de la salida de emergencia secundaria se encuentre libre de cualquier obstáculo, por si se tiene la necesidad de desplegar el deslizador.
7. La salida de emergencia (secundaria) se identificará con un cono de seguridad, el cual tendrá un banderín de color verde y se velará porque esta área no tenga ningún tipo de obstáculo durante todo el tiempo del abastecimiento de combustible.
8. Cuando los pasajeros estén abordando por la plataforma y se esté realizando procedimiento de tanqueo o reabastecimiento de combustible, los pasajeros deberán ser atendidos por un supervisor, con el fin de que sean guiados de tal forma se evite que interfieran en el área de tanqueo, suministrando además la información a los pasajeros que está prohibido la utilización de equipos celulares, equipos electrónicos y fumar, durante toda la operación de abastecimiento de combustible.
9. Se verificará que el vehículo carro tanque de abastecimiento tenga una vía de evacuación frontal libre de obstáculos.
10. Se velará por que en el diamante de seguridad solo se encuentren los vehículos y equipos estrictamente necesarios para efectuar el apoyo de tierra.
11. Se verificara que el personal responsable de los vehículos y equipos de tierra no los dejen abandonados dentro del diamante de seguridad.
12. El operador del extintor deberá conocer y estar entrenado en los procedimientos de ataque y extinción de fuego incipiente (Protocolo de ataque de incendios en operaciones de tanqueo con extintores satélites).

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 51 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

13. El equipo extintor móvil deberá ser de una capacidad mínima de 150 lb. Clasificado como ABC, el contenedor debe cumplir con las características técnicas acorde con la norma NTC 652, el agente extintor “ABC” deberá ser Bicarbonato de Potasio con una concentración del 90-93%. Teniendo un segundo equipo de apoyo como Back-up de las mismas características.
14. Si se llegase a presentar un conato de incendio o un derrame de combustible, se debe informar de inmediato a la tripulación, al CCO de Opain y al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios ARFF.

Nota: Los anteriores procedimientos serán supervisados por la Dirección ARFF/SEM del aeropuerto y por los Inspectores de Plataforma quienes tendrán la autoridad de suspender el abastecimiento por el incumplimiento de uno o más puntos de los anteriormente especificados. *Circular Normalizada N° 027 Manual Guía de Operaciones Aeroportuarias.

PEATONES

2.12 Normas para el tránsito de peatones en plataforma


1. Todas las personas que desarrollen actividades en la plataforma del Aeropuerto Internacional El Dorado, o que de alguna manera tengan acceso a las áreas que conforman la plataforma, están sometidas al régimen contenido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte Décima Séptima de los RAC.
2. Todas las empresas cuyo personal tenga acceso o desarrolle actividades en la plataforma, serán las responsables de la instrucción de todos sus empleados, incluyendo el personal de vuelo en lo referente a las normas para peatones. El desconocimiento de la norma no exime al personal del cumplimiento de las normas establecidas para el tránsito de peatones de manera ordenada y segura, como se establece en el Procedimiento de Control de Circulación de Vehículos y Personas en lado Aire, GOP-PR-0019, adjunto como anexo.
3. Cuando el personal se encuentre en plataforma deberá portar en todo momento el chaleco reflectivo de alta visibilidad, debidamente cerrado; con velcro o cremallera, remitirse al Estándar de Seguridad Operacional para el uso del chaleco en el área de movimiento del Aeropuerto Internacional El Dorado, GSO-ET-002. (Anexos procedimientos operacionales).
4. Todos los peatones al transitar por las plataformas, deben seguir los caminos demarcados; en caso de que éstos no existan, tendrán que bordear los edificios terminales, nunca cruzando por la mitad de las plataformas, ni por detrás de las aeronaves. Dependiendo de la zona en la que se encuentre el personal, se encontrarán varias señales que indican senderos peatonales:

- Para el caso de la plataforma del terminal de carga, consiste en un conjunto de dos líneas continuas blancas en los extremos y líneas punteadas blancas en su interior que demarcan los sentidos de movimiento de cada carril contenido dentro del paso peatonal. Contiene señal de indicación de paso peatonal.
- Para el caso de los pasos peatonales cruzando calles de servicio la demarcación consiste de una serie de líneas blancas o cebra ubicadas de forma perpendicular al sentido de las calles de servicio.
- Andenes que rodean las edificaciones.
- Demarcación en plataforma.



Nota: en los pasos cebra señalizados en las vías de servicio, los vehículos deberán ceder el paso a los peatones.

5. El documento de identificación que expidan las empresas que operan en el aeródromo a sus trabajadores, debe ir acompañado siempre del carné o sticker emitido por OPAIN S.A., el cual será personal e intransferible y debe encontrarse vigente al momento de permanecer en las plataformas del aeródromo.
6. Para el caso de funcionarios de la Aeronáutica Civil, que ejercen funciones de control y vigilancia, podrán transitar por la plataforma portando de forma visible el Carne Aeronáutico Nacional vigente y el chaleco reflectivo de alta visibilidad, sin embargo dicha identificación no exime a su portador del cumplimiento de las normas establecidas para el ingreso, transito, y permanencia en las plataformas.
7. Para el caso de tripulaciones de aerolíneas en cumplimiento exclusivo de sus funciones, podrán transitar por plataforma debidamente uniformados, portando en lugar visible a la altura del tórax, el carné que los acredite como tripulantes de la compañía aérea, dicho documento es verificado en el acceso por el personal de seguridad aeroportuaria.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 53 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

También deben portar el chaleco reflectivo de alta visibilidad. Los tripulantes no podrán transitar por la plataforma, cuando se encuentren sin uniforme, no siendo válidos para ingreso y permanencia a estas áreas, las tarjetas profesionales, carné expedidos por las aerolíneas y las licencias técnicas expedidas por la Autoridad Aeronáutica.


8. Las personas autorizadas para ingresar a las áreas restringidas del aeropuerto, solo podrán permanecer en estas cuando se encuentren en ejercicio de sus funciones
9. Será responsabilidad exclusiva de las empresas aéreas el guiado de los pasajeros en las plataformas o a través de las mismas, en los casos de abordaje y desabordaje de pasajeros desde y hacia las aeronaves, (únicamente cuando un puente de abordaje sufra algún desperfecto) o cuando operen en posiciones remotas.
10. Cuando no exista personal de la empresa de asistencia en tierra, la responsabilidad del guiado de los pasajeros en las plataformas o a través de las mismas, será exclusiva del piloto al mando de la aeronave; por ninguna razón se podrá dejar abandonados los pasajeros o sin el acompañamiento de un representante de la aerolínea durante el proceso de abordaje o desabordaje en posición remota.
11. Cuando se operen aeronaves a hélice, todo el personal de tierra, las tripulaciones, pasajeros guiados y demás peatones, tanto en embarque como desembarque deben tener precaución y mantenerse alejados de las hélices y su rotación.
12. Está prohibida la entrada a pie en el área de maniobras del aeropuerto, salvo en casos de obras y/o mantenimientos, en los que se deberá coordinar dicho procedimiento con los Inspectores de Plataforma, quienes a su vez deberán coordinar con la Torre de Control El Dorado.

Nota: se exceptúa esta prohibición al personal de asistencia exclusivamente cuando apoyan maniobras de remolque para ingreso o salida de aeronaves desde y hacia la plataforma a calles de rodaje o viceversa.

13. Los peatones no podrán ingresar al diamante de seguridad de aeronaves, a menos que se encuentren en ejercicio de sus funciones.
14. Los peatones no se pueden desplazar por detrás o cerca de los planos de las aeronaves que están en movimiento, excepto cuando se encuentren en cumplimiento de sus funciones.

Nota: 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.

15. Los peatones nunca podrán cruzar la trayectoria de rodaje de una aeronave en movimiento.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 54 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

16. Los peatones y quienes ejerzan funciones en plataforma tienen prohibido arrojar basuras en las mismas y en caso de hallarlas tienen la obligación de recogerlas.
17. Está prohibido depositar FOD en lugares diferentes a los específicamente destinados para este propósito.
18. Bajo ninguna, circunstancia un peatón podrá obstruir la normal operación de las plataformas del aeropuerto.
19. En todo momento se debe ceder el paso a los vehículos de salvamento y extinción de incendios así como a las ambulancias.

Nota: Los explotadores de aeronaves deberán dentro de sus procedimientos definir las distancias de seguridad operacional acorde al tipo de aeronave.

20. Está absolutamente prohibido fumar, consumir cualquier tipo de sustancia psicotrópica o alcohol, dentro de cualquiera de las plataformas del aeropuerto y sus accesos.
21. Este prohibido el consumo en la plataforma de alimentos, bebidas o cualquier otro elemento que pueda convertirse en fuente de FOD o foco de atracción de fauna
22. Está prohibido que los peatones se desplacen desde puerta de acceso a plataforma No.7 (nuevo terminal de carga) hacia las puertas de acceso a plataforma Nos. 8 y 6; este desplazamiento debe realizarse en vehículos y por ningún motivo a pie, salvo en los casos en los que sea estrictamente necesario el ingreso de personal a pie (ej.: obras o labores de mantenimiento en las zonas en mención).
23. El tránsito a pie cruzando calles de servicio o vehiculares solo podrá hacerse por los pasos peatonales (cebras) establecidos para tal fin, está prohibido cruzar a pie las calles de servicio por otro punto diferente a dichos pasos.
24. Todo empleado del aeropuerto es responsable del retiro y de la disposición apropiada de cualquier metal, plástico o papel que pueda causar daño a las turbinas de las aeronaves o lesiones a los trabajadores, para esto, el aeropuerto cuenta con depósitos específicamente rotulados para estos efectos con la palabra FOD (Foreign Object Debris), ubicados en las bases de los puentes de embarque y otros sitios.
25. En condiciones de llovizna, lluvia fuerte, granizo y otras precipitaciones que se presenten en las inmediaciones de la plataforma del aeródromo, el personal que labora en plataforma podrá a su propio juicio hacer uso de impermeable. Para fines de fácil identificación, este impermeable debe ser de alta visibilidad de colores que resalten y permitan la fácil identificación del personal (colores amarillo o verde limón) durante estas condiciones en las que se reduce considerablemente la visibilidad. El tipo de impermeable debe tener o permitir la fácil identificación de los distintivos de la empresa a la cual pertenece el personal.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 55 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

26. En caso de tormenta eléctrica, el personal en plataforma debe acatar los procedimientos provistos por su compañía para estos casos. Se recomienda suspender la operación de atención en plataforma y que el personal proceda a buscar refugio en un área segura.

VEHÍCULOS

2.13 Clasificación de vehículos y equipos


El sistema de identificación de vehículos se aplica a todos los vehículos que transiten dentro de la plataforma. De acuerdo con las funciones que cumplan en el sector aeronáutico y/o aeroportuario, los vehículos se dividen en tres grupos:

Grupo I - Vehículos del explotador del aeropuerto y del gobierno, destinados a la vigilancia, seguridad y servicios del aeropuerto, tales como:

- a) Servicio de salvamento y extinción de incendios ARFF
- b) Seguridad de Aviación Civil e Inspección de plataforma.
- c) Ambulancias.
- d) Servicio de búsqueda y salvamento SAR.
- e) Control Técnico Aeronáutico.
- f) Vehículos Militares, de Policía Nacional, de Aduana, migración y de otros organismos de seguridad, cuando el explotador del aeropuerto solicite la participación o autorice el ingreso en cumplimiento de sus funciones.

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

- a) Tractores movilizadores de aviones o paymover.
- b) Equipo u otro tipo de vehículos para cargue y descargue.
- c) Tractores movilizadores de carga, equipaje y correo.
- d) Vehículos para mantenimiento de aeronaves o servicio de línea.
- e) Vehículos aprovisionadores de combustible para aeronaves.
- f) Aprovisionadores de servicio abordó.
- g) Aprovisionamiento de alimentos abordó (Catering).
- h) Buses de abordaje.
- i) Camión escalera

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 56 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Grupo III - Vehículos de servicios ocasionales en plataforma:

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

Nota: Los vehículos del Grupo III a su ingreso deberá ser escoltado por un vehículo de Seguridad Aeroportuaria cuando el traslado se haga por Plataformas, por el Inspector de Plataforma cuando se requiera el ingreso a las áreas de maniobra, o por un vehículo de bomberos cuando se requiera.


Retención de los permisos. Sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, los Inspectores de OPAIN están facultados para retener los permisos permanentes o transitorios asignados a personas o vehículos, respectivamente, que lo porten o exhiban contrariando lo dispuesto en los artículos anteriores o a las personas que los facilitan para que otros lo utilicen o, los usen con alteraciones o se encuentren en lugares distintos a las áreas autorizadas.

2.14 Especificaciones de los vehículos y equipos en plataforma

- Los vehículos automotores y demás equipos de apoyo en tierra para las aeronaves deben estar debidamente identificados con un número único de registro, el cual debe colocarse en los costados laterales. De no ser posible en los costados, se deberá ubicar dicho número en otro lugar visible acorde al diseño del vehículo.

Nota: Los caracteres deben ser de una dimensión de treinta y cinco (35) centímetros y en colores fosforescentes. De no ser posible este tamaño, deberá utilizarse acorde a los espacios disponibles por el cuerpo del vehículo.


- Los vehículos equipados con parachoques tanto delantero como trasero, deben contar con demarcación de franjas intercaladas de color amarillo y negras de dieciséis (16) centímetros de ancho cada una.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 57 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

- Las planchas y dollies, deben contar con demarcación de franjas intercaladas de color amarillo y negras de dieciséis (16) centímetros de ancho cada una, el número e identificación de la compañía.
- Todos los vehículos deben estar en óptimas condiciones mecánicas, lo mismo que de luces, frenos, bocina adecuada y una visión despejada en todas la direcciones desde el asiento del conductor.
- Los vehículos de emergencia o seguridad tendrán luces de destellos de color azul, y aquellas dispuestas en otros vehículos serán de destellos de color amarillo.
- Los vehículos automotores deben estar provistos de luz de destello, giratoria o anticolidión en la parte superior (luces beacon). No serán permitidas las luces anticolidión provisionales (sujetas con imán).
- Los vehículos cabinados deben estar provistos de botiquín de primeros auxilios y de extintor de polvo químico. Dichos elementos deben estar ubicados en forma tal que se posibilite su fácil acceso.
- Se debe contar con espejos retrovisores en buen estado (cuando es el caso) y si cuenta con limpiaparabrisas, este debe estar en correcto funcionamiento.
- Se ha de contar con pito y luz de reversa en correcto funcionamiento.
- Los vehículos destinados al remolque de equipos, deberán estar provistos de un adecuado sistema de enganche que garantice el amarre durante todas las etapas de la operación. La empresa operadora del vehículo/equipo se hace responsable por garantizar que éste se encuentra en óptimas condiciones técnicas-mecánicas.
- Los vehículos, las planchas y dollies que no presenten el tipo de identificación (marcas de vehículo) de acuerdo al Plan Operativo del Aeropuerto Internacional El Dorado, deberán ser retirados de las instalaciones aeroportuarias
- Todos los equipos de asistencia en tierra (bancos, escaleras, palancas, extintores, etc.) deben tener una placa o una calcomanía que permita identificar a que empresa pertenecen y preferiblemente debería estar pintados del color característico de la empresa.

En los demás aspectos relacionados con el presente capítulo, debe tenerse en cuenta lo mencionado en el SMGCS Sistema Guía y Control de Movimientos en Superficie vigente o el documento que lo remplace y demás normas que lo complementen.

Nota: Las anteriores especificaciones serán verificadas periódica y aleatoriamente por los inspectores de Plataforma. El no cumplimiento de las especificaciones antes indicadas obliga

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 58 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

al Inspector de Plataforma a impedir la operación del referido vehículo dentro del aeropuerto.

2.15 Control y autoridad (SMGCS)


Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector, por la violación de los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del sector aeronáutico.

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

- Todo ingreso de vehículo o equipo automotor nuevo a la plataforma, debe ser autorizado por la Dirección de Operaciones y Dirección de Seguridad Aeroportuaria de OPAIN S.A.
- El conductor de un vehículo en el área de movimiento del aeropuerto, deberá en todo momento llevar la autorización correspondiente al permiso vehicular vigente, el carné vigente para el área especificada por seguridad aeroportuaria y a licencia de conducir acorde a la categoría exigida por la autoridad competente. El incumplimiento de alguno de los ítems anteriores, conllevará a la aplicación de la normatividad y retiro inmediato del vehículo del recinto aeroportuario y/o cancelación del carné o permiso de conducción vehicular.

Nota 1: Todo explotador de aerolínea o empresa de servicios aeroportuarios especializados, está en la obligación de brindar capacitación específica al personal encargado de operar equipos especializados de tierra tales como vehículos remolcadores, catering, de servicio sanitario, de escaleras, elevadores de carga,(conveyor belts), etc. Las empresas serán las únicas responsables de los incidentes y/o accidentes que se presenten por la inadecuada instrucción en este sentido.


Nota 2: Todos los operadores del vehículo del área de movimiento serán responsables de notificar, divulgar e informar cualquier acción o condición insegura que se presente en el área de movimiento a los Inspectores de Plataforma al CCO de OPAIN o a su jefe inmediato quien está en la obligación de reportar lo observado al Concesionario.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 59 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

2.16 Normas de conducción

1. Todo conductor tiene la obligación de atender las instrucciones emanadas de la Torre de Control, de los Inspectores de Plataforma y/o Seguridad Aeroportuaria o de quien haga sus veces.
2. En caso de presentarse un requerimiento de movilizar un vehículo esporádicamente que no cuente con la correspondiente identificación obligatoria, pero que sea requerida su movilidad para fines netamente operativos por la calle de servicio existente, la empresa explotadora de aeronaves deberá coordinar con la Jefatura de Plataforma de OPAIN S.A., para que sea escoltado por uno de los Inspectores de Plataforma (IP) para el caso de calles de rodajes y pistas o Inspector de Seguridad Aeroportuaria (IS) para el caso de calles de servicio.
3. Independientemente de la responsabilidad subsidiaria de la Compañía propietaria del vehículo, a los efectos de la aplicación de esta normativa cada conductor es el responsable de las consecuencias que se deriven del uso incorrecto de los vehículos.
4. Los vehículos autorizados para transitar por las plataformas del aeródromo sólo pueden ingresar o salir de éstas, a través de las puertas indicadas en el permiso correspondiente.
5. Durante todo el tiempo que el vehículo transite dentro de la plataforma debe portar en lugar visible el permiso vigente y cuando sea un vehículo que requiera ser escoltado deberá portar una banderola en el día y una luz beacon en la noche
6. Todo vehículo que se encuentre dentro de las plataformas del aeródromo sin tener el correspondiente permiso, será escoltado por el Inspector de Plataforma y/o el Inspector de Seguridad Aeroportuaria hasta la puerta de salida de esta área, dándose información a las autoridades de policía para que realicen la respectiva investigación.
7. Las velocidades máximas permitidas para todo vehículo que circule por la plataforma son:
 - a) Cuando existan condiciones normales de operación, treinta (30) Km /hora en la vía de servicio.
 - b) Cuando haya mala visibilidad y en horas de operación nocturna, quince (15) Km/hora.
 - c) Interior del BHS (Zona de selección de equipaje), diez (10) Km/hora.
 - d) En el diamante de seguridad de las aeronaves, cinco (5) Km/hora.


Nota: Se exceptúan los vehículos de salvamento y extinción de incendios que intervengan en atención de emergencias. Los vehículos que utilicen los Inspectores de Plataforma cuando ruedan en el área de maniobras del aeropuerto deberán hacerlo a una velocidad máxima de sesenta (60) km/h.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 60 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

8. Los vehículos de apoyo terrestre, solo remolcarán cuatro (4) carros de arrastre a la vez en condiciones de visibilidad normal o tres (3) carros de arrastre a la vez en condiciones de baja visibilidad-LVP, estos deben ir provistos en la parte delantera y en los costados de reflectores para que puedan ser vistos si se utilizan en condiciones de visibilidad reducida.
9. 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.
10. Los vehículos destinados al remolque de equipos, deberán estar provistos de un adecuado sistema de enganche garantizando la seguridad en el amarre de los equipos tractados.
11. Todo equipo que sea remolcado debe tener un sistema independiente de frenos, el cual debe estar accionado siempre que no esté siendo remolcado.

Nota: Las empresas explotadoras de aeronaves y especialmente los conductores de vehículos han de tener en cuenta la existencia de diversidad de aeronaves y que el chorro de turbina de las mismas, es muy diverso, por lo cual es recomendable para cada evento realizar una evaluación del riesgo antes de proceder a realizar dichos desplazamientos.

12. 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 o se reciba un parte oficial de un Comandante de aeronave, denunciando un cruce peligroso por parte de un vehículo.
13. No se puede recoger o dejar pasajeros u otras personas, en ningún área del aeródromo que no esté debidamente demarcada y destinada para tal efecto.
14. Los vehículos de altura tales como los utilizados para limpieza y aprovisionamiento de aeronaves o montacargas, deberán transitar con sus equipos en la posición más baja.
15. La luz anticollisión o de destello debe utilizarse siempre que se esté cerca de las áreas de movimiento de aeronaves, sin importar la hora.
16. El vehículo debe movilizarse con las luces medias encendidas y nunca plenas, entre las dieciocho (18:00) y las seis (06:00) horas locales o cuando las condiciones meteorológicas así lo exijan.
17. Ningún vehículo o acoplado deberá obstaculizar las rutas de acceso o salida del vehículo abastecedor de combustible durante las operaciones de aprovisionamiento de combustible de las aeronaves.
18. Los vehículos deben estacionar perpendicular al edificio y en posición de reversa.


| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 61 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

19. En caso de que se presenten emergencias en el aeropuerto y/o se esté en procedimientos de baja visibilidad, se ha de restringir la circulación vehicular, llegando inclusive a la cancelación de ingresos de vehículos al aeropuerto.
20. En caso que un vehículo presente alguna falla mecánica mientras se conduce en el área de movimiento del aeropuerto, el operador debe comunicarse con su compañía inmediatamente, para ser remolcado hacia los talleres de mantenimiento fuera del aeropuerto. No se autoriza realizar ningún tipo de mantenimiento en el área de movimiento. Serán permitidas las reparaciones menores que sean absolutamente necesarias para permitir la movilización del equipo.
21. Para vehículos cabinados, el Permiso de Vehículo/Equipo Operador en Plataforma (PVOP), deberá ser fotocopiados al 200%, laminados y colocados al lado derecho del parabrisas de modo tal que los datos contenidos en el mismo, siempre sean visibles desde el exterior del vehículo. Para todos los vehículos y equipos deberán portar siempre el PVOP, a fin de permitir la verificación y cotejo del mismo.

Nota 1: En caso de que el original del documento no esté presente, el automotor no podrá ingresar ni permanecer en las áreas restringidas con el documento fotocopiado.


Nota 2: en caso de requerirse el retiro o el ingreso de equipos de la plataforma para mantenimiento, solo se podrá hacer previa presentación del PVOP original en las puertas de control de seguridad aeroportuaria.

22. Sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, los Inspectores de Seguridad Aeroportuaria (IS), los Inspectores de Plataforma (IP) y los Inspectores de Terminal (IT) de OPAIN S.A., están facultados para retener el permiso permanente o transitorio asignado a la persona o vehículo, respectivamente, que lo porte o exhiba contrariando las disposiciones y normas vigentes o a las personas que los faciliten para que otros lo utilicen con alteraciones o se encuentren en lugares distintos a las áreas autorizadas.
23. Toda empresa cuyo vehículo o equipo contamine la plataforma u otras partes de las instalaciones aeroportuarias con residuos de combustible, aceites, residuos de aguas azules u otro tipo de contaminante deberá reparar el daño y/o asumir los costos de descontaminación que se generen, sin perjuicio de las sanciones por violación establecidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 62 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Tipificación de las faltas para conductores

| TIPO DE FALTA | FALTA | SANCIÓN |
|--------------------------------|---|--|
| (A) MUY GRAVE | Conducir en forma imprudente | Suspensión por 1 mes de la licencia POPV. NOTA 1: Con 2 faltas reiteradas de suspensión por un mes, se suspenderá definitivamente la licencia POPV. NOTA 2: Estas infracciones serán notificadas a la Autoridad Aeronáutica por documento, (reporte de Irregularidad) |
| | Conducir bajo el efecto del alcohol o estupefacientes (drogas). | |
| | Conducir con exceso de velocidad. | |
| | No notificar un accidente o irse del lugar. | |
| | Producir daños materiales a la infraestructura del aeropuerto. | |
| | Producir daños corporales producto de un accidente al conducir en forma imprudente. | |
| | Cruzar una calle de rodaje o pista sin autorización y/o acompañamiento del IP. | |
| (B) GRAVE | No detenerse cuando los Inspectores del concesionario así se lo indique. | Suspensión por 1 semana de la licencia POPV. NOTA 1: Con 2 faltas reiteradas de suspensión por una semana, en la tercera falta tipo Grave B se suspenderá la licencia POVP por 1 mes. NOTA 2: Estas infracciones serán notificadas a la Autoridad Aeronáutica por documento, (reporte de Irregularidad) con copia a la empresa del trabajador afectado. |
| | No respetar las instrucciones del personal de seguridad y de operaciones. | |
| | Atravesarse entre una aeronave y un señalero cuando estén en maniobras de ingreso o push back, o no dar prioridad a la aeronave. | |
| | Pasar por detrás de una aeronave cuando este en maniobra de push back o por debajo de un puente de embarque. | |
| | No dar derecho a paso a los vehículos de emergencia cuando estos estén en esa condición. | |
| | Pasar por debajo del ala o fuselaje de alguna aeronave, sin estar establecido dentro del marshaling de la compañía. | |
| | Fumar. | |
| (C) LEVE | Apurar a otro vehículo, tocando bocina innecesariamente. | Suspensión por 1 día de la licencia POPV. NOTA 1: Con 2 faltas reiteradas de suspensión por un día, en la tercera falta tipo Leve C se suspenderá la licencia POVP por 1 semana. |
| | Tirar más de los equipos permitidos para el transporte de equipaje (3 en la zona de make up). | |
| | Llevar carga en forma insegura. | |
| | Estacionar el vehículo en zonas no designadas. | |
| | Usar equipos de audio personal (celulares, consolas de juegos, etc.) y otros mientras se conduce. | |
| | Conducir en forma insegura. | |
| | Conducir vehículos o equipos en malas condiciones, sin beacon, luces fundidas, neumáticos en mal estado o excesivamente contaminante. | |

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 63 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Nota 1 : Todos los operadores del vehículo del área de movimiento serán responsables de notificar, divulgar e informar cualquier acción o condición insegura que se presente en el área de movimiento a los Inspectores de Plataforma al CCO de OPAIN o a su jefe inmediato quien está en la obligación de reportar lo observado al Concesionario.

Nota 2: El control de estas faltas se hará a través de perforaciones efectuadas al POVP, o por los Inspectores de Plataforma en base de datos de la Jefatura de Plataforma.

Nota 3: Normas de tránsito para conductores en plataforma (chaleco, transitar por zonas no autorizadas, realizar cruces prohibidos, mal estacionados, no portar el permiso vehicular)

| | |
|------------------------|---|
| 1 ^{era} falta | Se realizará un llamado de atención con registro a la base de datos de los inspectores de plataforma. |
| 2 ^{da} falta | Reporte de irregularidad |


2.17 Prohibiciones

1. Está prohibido dejar equipo fuera de las zonas EPA asignadas a cada empresa u ocupar zonas EPA de otras empresas.
2. Está absolutamente prohibido estacionar, abandonar equipo o transitar bajo las aeronaves o puentes de abordaje.

Nota: En general, salvo que sea imprescindible para el despacho de la aeronave, está prohibido circular por debajo de las aeronaves (alas y fuselaje). En los casos en que sea imprescindible, se hará a la mínima velocidad posible, extremando la precaución y solicitando ayuda orientativa a otras personas. Dicho procedimiento debe estar previamente aprobado por el propio explotador de aeronave, siendo éste el responsable de la gestión del riesgo generada.

3. Está prohibido el tránsito vehicular por áreas restringidas no aprobadas en el permiso vehicular, a excepción que medie coordinación y aprobación específica de las autoridades competentes.
4. Está prohibido conducir de modo negligente o temerario. En particular, se deberá conducir con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor, como a los demás ocupantes del vehículo, al resto de los usuarios, aeronaves, equipos e instalaciones de la infraestructura aeroportuaria.
5. Está absolutamente prohibido destinar un vehículo a funciones que no estén explícitamente especificadas en el correspondiente permiso de operación o cuyo uso sea distinto al propósito al que fue diseñado.

6. Está prohibido estacionar vehículos particulares (vehículos que no tienen la resolución 1258) en el lado aire del aeropuerto.
7. Está prohibido el tránsito de vehículos por la vía de servicio de la calle de acceso a puesto de estacionamiento KILO (K), cuando exista aeronave sobre dicha calle en remolque o autopropulsada.
8. Mientras el spot 2 esté siendo usado por aeronaves, está prohibido el tránsito o estacionamiento de vehículos sobre la calle de acceso KILO (K). Los vehículos que se dirijan hacia la Antigua Zona General de Aviación, deben esperar en la vía de servicio demarcada en el Terminal Puente Aéreo a que la aeronave inicie su rodaje y deje libre la calle de rodaje Foxtrot.
9. Está prohibido depositar objetos (latas, botellas, periódicos, papeles, desperdicios, etc.) sobre la parte exterior de los vehículos o en sus platonos, a fin de evitar que sean arrastrados por el viento, convirtiéndose en FOD.
10. Está prohibido efectuar procedimientos de transferencia de carga, equipaje o catering en zona de estacionamiento de aeronaves, esto solo se podrá efectuar en los lugares habilitados para tal fin.
11. Por ningún motivo se autorizará el tránsito de triciclos, bicicletas, motocicletas o vehículos similares por las áreas restringidas del Aeropuerto. En caso de encontrarse este tipo de vehículos, serán inmovilizados y de inmediato se hará un informe a la dependencia de seguridad del aeropuerto y de Policía con el fin de que realice la correspondiente investigación y correctivos del caso.
12. Ningún vehículo diferente a la los empleados para la atención de aeronaves podrá ingresar al diamante de seguridad cuando se esté efectuando la atención de una aeronave.
13. Está prohibido el tránsito de vehículos por la vía de servicio externa diferentes a los carros escaleras, camiones de catering o camiones de combustibles, los cuales por su tamaño se les dificulta el tránsito por la vía interna.
14. Está prohibido el uso de diligencias o equipos de asistencia en tierra para almacenamiento y/o transporte de basuras, herramientas, hidrocarburos, personal o cualquier propósito distinto al diseño para el cual fue construido.
15. Está prohibido tener tanques de almacenamiento de combustibles fijos o móviles que no cumplan con los estándares de seguridad establecidos por HSEQ de OPAIN.
16. Está prohibido el uso de tractores agrícolas para la operación de traslado de aeronaves a partir del 2017
17. Está prohibido el sobrecupo de los vehículos de acuerdo a la capacidad para la cual fueron diseñados.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 65 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

18. Está prohibido el uso de furgones para el traslado de diligencias

19. Está prohibido el remolque de vehículos varados con elementos que no sean adecuados (correas y cadenas) está permitido con elementos rígidos.

*Nota: Está permitido los siguientes ítems para la revisión de equipos en zona Epa:

| MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN EPA | |
|---|--|
| PERMITIDO EN PLATAFORMA | NO PERMITIDO |
| Revisión y llenado de niveles de fluidos en los sistemas: *Hidráulico *Transmisión *Refrigeración *Lubricación *Manómetros *Batería *Sistema carga alternador *Luces y testigos, bombillos, fusibles, sistema pitos y alarmas (cambio). | Cambio del Aceite, filtros de Aceite, Combustible y Aire. Frenos Diferencial Engrase general Revisión bomba hidráulica Mantenimiento Correctivo para equipos Motorizados y No motorizados |
| Mantenimiento por caso fortuito o fuerza mayor. Se permitirá a equipos no motorizados (escalera tripulación, barra de remolque, Dollies) sólo a cargadores y Pay mover de equipo Motorizado. | |

Tipificación de faltas para vehículos

A los vehículos contaminantes (camiones, paymover, tractores, arrancadores, plantas etc.), les será retirado el permiso vehicular e inmediatamente deberán ser retirados del área de movimiento, hasta que se encuentren en adecuadas condiciones técnicas operativas. El registro y seguimiento a los vehículos que contaminen las plataformas y calles de rodaje se hará a través del siguiente esquema:

| | |
|--------------------------------|--|
| 1 ^{era} contaminación | Retiro del Permiso vehicular por parte del Inspector de Plataforma y retiro del vehículo de plataforma para arreglo durante 1 día o el tiempo que tarde la reparación y entrega por parte de la compañía de certificación de mantenimiento efectuado y revisión de parte del IP. |
|--------------------------------|--|

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 66 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|


| | |
|--|---|
| 2 ^{da} contaminación | Retiro del Permiso del vehículo de plataforma para arreglo durante 1 semana calendario y entrega de la certificación de mantenimiento efectuado por la compañía propietaria del vehículo y revisión de parte del IP |
| 3 ^{ra} contaminación en un semestre | Cancelación definitiva del Permiso y retiro del vehículo de la plataforma de El Dorado |

Por fallas mecánicas

| | |
|--------------------------------------|---|
| 1 ^{era} falla | Retiro del Permiso vehicular por parte del Inspector de Plataforma y retiro del vehículo de plataforma para arreglo (será devuelto una vez sea presentado el vehículo en óptimas condiciones). |
| 2 ^{da} falla en una semana | Retiro del Permiso del vehículo de plataforma para arreglo durante 1 día calendario y entrega de la certificación de mantenimiento efectuado por la compañía propietaria del vehículo y revisión de parte del IP |
| 3 ^{era} falla en dos semana | Retiro del Permiso del vehículo de plataforma para arreglo durante 1 semana calendario y entrega de la certificación de mantenimiento efectuado por la compañía propietaria del vehículo y revisión de parte del IP |

Retención de los permisos vehículos en plataforma. Sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar, los funcionarios de operaciones aeroportuarias están facultados para retener los permisos permanentes o transitorios asignados a personas o vehículos, respectivamente, que lo porten o exhiban contrariando lo dispuesto en prohibiciones, normas e infracciones o a las personas que los facilitan para que otros lo utilicen o, los usen con alteraciones o se encuentren en lugares distintos a las áreas autorizadas.

La retención del permiso conlleva cuando corresponda conforme a lo establecido en Tipificación de faltas para vehículos a la salida o retiro inmediato del vehículo del área restringida y no podrá ingresar nuevamente a las mismas, hasta que le sea resuelta la situación por el concesionario.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 67 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

GESTION EN PLATAFORMA

2.18 Señalización en plataforma

Los componentes de la plataforma tienen por objeto prestar servicios durante la atención a aeronaves. La señalización de la plataforma tiene por objeto, la reducción del riesgo en las operaciones en plataforma, identificando y publicando las áreas designadas para el tránsito de aeronaves, vehículos y personas, las no conformidades existentes.

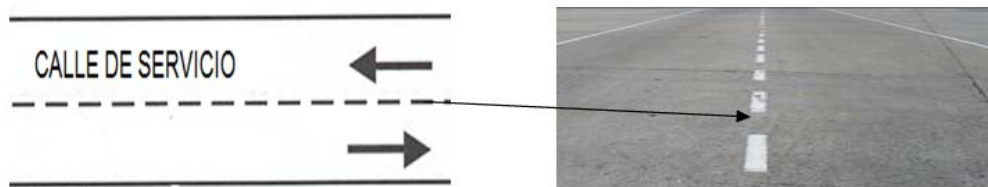
Línea Límite de Plataforma (Apron Boundary Line – ABL)

Esta línea demarcada por una doble línea blanca continua, es el límite de la plataforma con respecto al área de **maniobras** del aeropuerto. Esta línea no debe cruzarse por peatones ni por vehículos, únicamente podrá hacerse en los casos de vehículos de apoyo a remolque de aeronaves saliendo o ingresando de las plataformas, o en caso de vehículos escoltados por los Inspectores de Plataforma de OPAIN.

Nota: Los Inspectores de Plataforma de OPAIN, en desarrollo de sus labores de supervisión e inspección, son los únicos vehículos autorizados para transitar por fuera de las vías vehiculares.


Calle de servicio

Área de la plataforma destinada al tránsito de vehículos que operan en la plataforma. Esta demarcada por líneas continuas blancas en los extremos y líneas punteadas blancas para separar los carriles contenidos dentro de la calle de servicio. Contiene señales reglamentarias como por ejemplo sentidos de desplazamiento, velocidades máximas permitidas, barras de parada y zonas de ceder el paso.



Señal reglamentaria de máxima velocidad permitida en plataforma

Establece la velocidad máxima permitida de forma numérica y en color blanco y contenido en un círculo blanco. Para el caso del aeropuerto internacional El Dorado, la velocidad máxima permitida en la calle de servicio es de treinta kilómetros por hora demarcado por un tres (3) y un cero (0).

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 68 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Señal y letrero de STOP por paso de aeronaves

Señal dibujada en un octágono blanco y dos aeronaves cruzando indica la obligatoriedad de parar, debido al posible cruce de aeronave por esta área.



Señal reglamentaria de pare (barra de parada)

Señal con forma de línea de color blanco perpendicular a las líneas de demarcación de las calles de servicio, que advierte a los conductores y operadores que transitan por la calle de servicio la obligación de detenerse antes de la señal, a fin de ceder el paso a las aeronaves o los vehículos que tengan prelación.



Señal de ceda el paso

Señal de forma triangular de color blanco, ubicada antes de la señal reglamentaria de pare (o barra de parada) que indica la obligatoriedad para conductores de vehículos y equipos de ceder el paso.



Señal de Obstáculo

A fin de proteger los equipos de prestación de servicio en tierra y la infraestructura aeroportuaria, el obstáculo que representan los conectantes a puentes de embarque, llevarán señales visibles en el día y en la noche, consistentes en líneas amarillas y negras en ambos costados de cada estructura, permitiendo a los conductores visualizarlas oportunamente antes de cruzar por debajo de las mismas.



2.19 Escolta de vehículos y aeronaves (FOLLOW ME)


El procedimiento GOP-PR 003 Procedimiento follow me, (anexo procedimientos operacionales) establece los lineamientos para el servicio de escolta o Follow Me, para vehículos y aeronaves en el Aeropuerto Internacional El Dorado, incluyendo situaciones de aeronaves con APU fuera de servicio.

Nota: los vehículos de Seguridad Aeroportuaria prestarán el servicio de escolta a vehículos que soliciten transitar por las calles de servicio de la plataforma.

Las normas para efectuar este procedimiento son las siguientes:

La velocidad de escolta para aeronaves y vehículos por calles de rodaje no debe exceder los 40km/h, se exceptúan escoltas en condiciones de emergencias aéreas dentro del aeropuerto, emergencias médicas, y escoltas de dispositivos de seguridad presidencial.

La separación respecto a aeronaves, vehículos y equipos durante el traslado, tanto de vehículos como de aeronaves, es responsabilidad exclusiva del personal de la empresa que está efectuando el desplazamiento, por este motivo la empresa debe disponer de personal calificado y equipos en óptimas condiciones para efectuar los desplazamientos.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 70 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

La solicitud de escolta de aeronaves debe provenir de la Torre de Control de Tránsito Aéreo, en este caso, es la empresa solicitante quien debe coordinar la solicitud con la Torre de Control.

Para escoltas bajo condiciones de procedimientos de visibilidad reducida – LVP, la escolta debe efectuarse según lo estipulado en el SGMCS El Dorado – Sistema Guía y Control de Movimiento en Superficie Aeropuerto El Dorado.

2.20 Limpieza y control de FOD en áreas concesionadas a Opain

Disposiciones Generales

Dentro de las inspecciones de plataforma, el Inspector tomará en cuenta de una manera general el estado del área concesionada consignando dentro del formato GOP FR 0050, los aspectos más relevantes tal como trabajos realizados en plataforma, estado de la demarcación horizontal, limpieza (FOD), control zonas EPA o cualquier aspecto físico nuevo que afecte o llegue afectar la segura operación del área inspeccionada, realizando el respectivo reporte a través del CCO al área de mantenimiento OPAIN S.A y/o áreas involucradas . Esta inspección se realiza una vez por día.


El “Procedimiento para la Inspección y Limpieza de FOD” GOP-PR-022 o el que lo reemplace. (Anexo - Procedimientos Operacionales). Establece los procedimientos para evitar daños a las aeronaves por la ingestión de Foreign Objects Debris (FOD), es decir, todo aquel objeto o restos de objetos extraños sobre los pavimentos, que pueden ser succionados por las turbinas de las aeronaves o alojarse en los mecanismos o superficies móviles del fuselaje, afectando la operación de la aeronave y provocando daños en la misma.

Para este efecto, se cuenta con equipo mecánico barredor de plataforma.

Nota: las zonas y recorridos efectuados por la barredora, podrán variar de acuerdo a los requerimientos de las compañías, Inspectores o torre de control.

Las canecas de FOD, son de uso **estricto y exclusivo** para la disposición de objetos extraños que puedan causar daño en las aeronaves (piedras, botellas, tapones, tapas, herramientas perdidas, clavos, tornillos, papel, caucho, alambre, trozos de plástico, madera, tela, piezas plásticas, piezas metálicas y demás).

Es obligatorio para todo el personal que labora en plataforma el dejar depositado en estas canecas todo material que pueda ser causal de daño o ingesta por parte de las turbinas de las aeronaves.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 71 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Las compañías aéreas deberán disponer de las basuras que son bajadas del avión en un lapso no superior a 15 minutos al retiro de la aeronave de la posición; no se podrán acumular debajo de los puentes de abordaje o en la plataforma bolsas con basuras, estas deberán estar completamente cerradas. Para el transporte de las mismas solo se podrá hacer en diligencias cubiertas y adecuadas para evitar FOD en plataformas, se prohíbe el uso de dollies o carretas para efectuar esta labor.

Nota: Está prohibido depositar o acumular bolsas de basura alrededor de las canecas FOD y/o en las plataformas.

Los Inspectores de OPAIN, incluido el Duty Officer serán los encargados de verificar el cumplimiento de dicha norma.

Se cursarán reportes de irregularidad a toda empresa que no cumpla con lo anteriormente señalado, teniendo en consideración que la eliminación de FOD es responsabilidad de todas las empresas que realizan funciones en plataforma y esta va relacionada directamente con la Seguridad Operacional.

2.21 Lavado de aeronaves en posiciones de estacionamiento

Está totalmente prohibido el lavado de aeronaves en posiciones de estacionamiento nacionales, internacionales, remotas, carga, el TPA y en las calles de acceso a puesto de estacionamiento de la antigua y nueva zona de aviación general, ya que no cuentan con la debida infraestructura para efectuar este tipo de procedimiento. El lavado de aeronaves solo podrá efectuarse en la plataforma de MRO, en las posiciones Golf dos y Golf tres (G2) y (G3) de dicha plataforma y previa coordinación con el CCO.

Las aeronaves se podrán someter al procedimiento de limpieza en seco en las posiciones que le asigne el CCO, previa aprobación del área de HSEQ de OPAIN.

2.22 Mantenimiento en línea

Los mantenimientos en línea en la plataforma del Aeropuerto Internacional El Dorado se realizarán conforme a lo establecido en el “Procedimiento de Mantenimiento en Línea” GOP-PR-0026 o el que lo reemplace. (Anexo - Procedimientos Operacionales).

Se autoriza el mantenimiento de línea en las posiciones de estacionamiento de aeronaves en el Aeropuerto Internacional El Dorado, dando cumplimiento a lo señalado en el siguiente procedimiento:

- a. Chequeo, visual y/o prevuelo.
- b. Remoción y/o instalación de frenos y llantas.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 72 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

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

2.23 Pruebas de motores, maniobras de calibración de brújula y mantenimiento en línea.


Toda prueba de motores para aeronaves de ala fija deberá realizarse en el recinto de prueba de motores (GRE) por sus siglas en inglés – Ground Run up Enclosure, previa coordinación del slot para efectuar dichas pruebas con el CCO de OPAIN y con autorización correspondiente del ATC para el desplazamiento de la aeronave hacia el GRE. Ver instructivo para el uso del recinto de prueba de motores.

Los horarios autorizados para efectuar prueba de motores en el Aeropuerto Internacional El Dorado, son los siguientes

| HORARIOS PRUEBA DE MOTORES (TURBORREACTORES) O TURBOSHAFT O TURBOPROPELLER | |
|---|---|
| Pruebas más allá de la mínima potencia | Entre las 1100 UTC (0600 HL) y las 0100 UTC (2000 HL) |
| Pruebas a mínima potencia | Entre las 1100 UTC (0600 HL) y las 0300 UTC (2200 HL) |
| Calibraciones de Brújula de Turborreactores | Entre las 1100 UTC (0600 HL) y las 0300 UTC (2200 HL) |

En el GRE se podrá hacer pruebas de motores para turborreactores y turbopropeller (con excepción de pruebas para el motor numero dos (2) de aeronaves tipo MD-11F, DC-10), previa coordinación con el CCO y previa autorización con la dependencia ATC correspondiente. Previo al inicio de la prueba, el personal que la efectúa, debe establecer las medidas de seguridad, las acciones preventivas para mitigar de manera oportuna el control de conatos de riesgo de incendios y/o accidentes laborales que se puedan producir durante dicho procedimiento.

Las pruebas de motores para aeronaves de ala rotatoria (turboshaft) podrán realizarse sin ningún tipo de restricción, siempre que se cuente con los elementos de seguridad y la debida demarcación en plataforma, con el fin de garantizar los niveles de seguridad. En caso contrario, estas pruebas podrán realizarse en el punto de espera de la pista 13R a mínima

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 73 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

potencia únicamente, y si las condiciones de operatividad del aeropuerto lo permiten. Estas pruebas solo podrán ser realizadas entre las 1100 UTC (0600 HL) y las 2300 UTC (1800 HL).

Calibración de brújula

Calibración de Brújulas: Toda calibración de brújula se deberá efectuar previa coordinación con la torre de control, quien se encargara de asignar un espacio dado que, el recinto de prueba de motores no está habilitado para hacer este procedimiento.

2.24 Uso de reversibles

Está totalmente prohibido el uso de reversibles con potencia en las calles de rodaje o en las plataformas del Aeropuerto Internacional El Dorado, con el fin de abandonar las posiciones de parqueo.

2.25 Uso del equipo auxiliar de potencia APU

Está prohibido el uso del APU, por periodos superiores a los cinco (5) minutos, en las posiciones de parqueo, plataformas, hangares o sitios cerrados. Se exceptúa de la presente disposición a las aeronaves de Estado ubicadas en las plataformas militares o de Policía que operan en El Dorado, cuando se requiera durante misiones de orden público.


Cuando por motivos operacionales, una compañía requiera de un mayor tiempo de operación del APU, podrá ser autorizada por el ATC por un periodo máximo de quince (15) minutos. Estas razones deberán ser justificadas, en un plazo de (48) cuarenta y ocho horas, por el explotador de la aeronave ante la Secretaría de Sistemas Operacionales de UAEAC.

2.26 Señales Manuales para Maniobra en Tierra (Señalero)

El señalero es el cargo responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, las indicaciones manuales para maniobrar en tierra, utilizando las señales normalizadas para dicha actividad. Nadie puede guiar una aeronave, a menos que esté debidamente instruido para este propósito.

Toda persona en tierra que participe en la provisión de señales, utilizará durante las horas diurnas, toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes, todos ellos con colores fluorescentes. Por la noche, o en condiciones de mala visibilidad, se utilizarán toletes iluminados.

El significado de la señal sigue siendo el mismo, ya se empleen palas, toletes iluminados o linternas.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 74 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|


Antes de utilizar las señales, el señalero se asegurará de que el área hacia la cual ha de guiarse una aeronave está libre de toda clase de obstáculos fijos o móviles, objetos que pudieran constituir FOD y/o la contaminación de hidrocarburos y otro contaminante producto de atención a la aeronave previamente estacionada en la misma posición. De presentarse una de las anteriores novedades, estas deberán ser informadas de manera inmediata (antes del ingreso de la aeronave) al Inspector de Plataforma o al CCO, quien requerirá a la última empresa que realizó actividades en el sitio, para que adopte las medidas correctivas pertinentes.

Nota: La forma y dimensiones de muchas aeronaves es tal, que no siempre puede vigilarse visualmente desde el puesto de pilotaje la trayectoria de los extremos de las alas, motores y otras extremidades, mientras la aeronave maniobra en tierra.

2.27 Capacitación para Encargados de Señales

El señalero deberá estar capacitado para realizar sus funciones con seguridad y sin interferir con las de otro personal involucrado en la operación de las aeronaves. Dicha capacitación podrá ser impartida por la empresa de servicios aéreos comerciales o explotador de la aeronave respectiva, por la empresa de servicios de escala u organización de mantenimiento para la cual trabaje quién actúe como señalero, por el operador del aeropuerto donde éste ejerza sus funciones; ya sea directamente o a través de un centro de instrucción aeronáutica, para lo cual no será necesario un permiso o certificación especial, pero si considerar entre otros aspectos, que la instrucción incluya:

- a. Posición y distancia apropiadas del señalero con respecto a las aeronaves para ser visto por el piloto y para preservar su propia seguridad.
- b. Teoría y práctica de las señales normalizadas para guiar a las aeronaves en la superficie, su ejecución e interpretación y uso de los dispositivos correspondientes (toletes, raquetas o linternas).
- c. Instalación y remoción de calzos para inmovilización de las aeronaves y de barras u otros dispositivos para su remolque.
- d. Reglamentos de operaciones aeroportuarias pertinentes al movimiento de aeronaves en la superficie, incluyendo el tránsito de ellas y de otros vehículos en las zonas de movimiento.
- e. Zonas de protección especial (diamante de seguridad) y procedimientos para garantizar la seguridad de las aeronaves en tierra, dentro de dichas zonas.
- f. Especificaciones principales y características generales de los aeropuertos, sus pistas, calles de rodaje, plataformas y posiciones de parqueo para aeronaves y significado de las luces y señales visuales en tierra, ubicadas en los mismos.

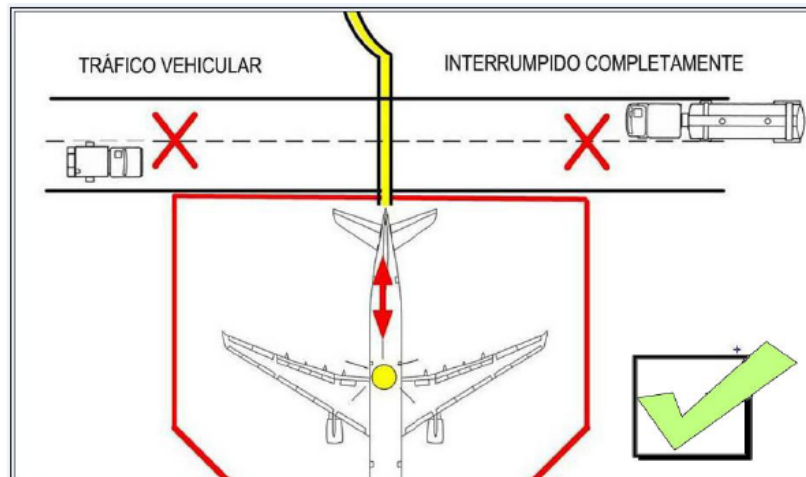
| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 75 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

- g. Procedimientos operacionales relativos al movimiento de aeronaves en tierra, con que cuente la empresa de servicios de escala, o de servicios aéreos comerciales, organización de mantenimiento, o el operador de aeropuerto y/o aeronaves, según el caso, respecto de los cuales ejerza o vaya a ejercer sus atribuciones el señalero.
- h. Consecuencias de la presencia de objetos extraños en las áreas de movimiento y su ingestión por las aeronaves (FOD) y medidas para evitarla.
- i. Infracciones y sanciones en que podría incurrir el señalero, con ocasión del incumplimiento a las normas sobre operación y seguridad operacional
- j. Nociones de salud ocupacional y seguridad industrial orientadas a las consecuencias de la exposición a altos niveles de ruido y a los procedimientos de seguridad en lo relativo a la proximidad a la aeronave y sus hélices o reactores. Elementos de protección necesarios durante el ejercicio de funciones y su uso.

2.28 Responsabilidades del Señalero

- a. Usar el chaleco reflectivo reglamentario para el área de movimiento del aeropuerto.
- b. Acercarse anticipadamente al puesto de estacionamiento hasta donde guiará una aeronave, con el fin de verificar que el diamante de seguridad y sus alrededores se encuentran en condiciones seguras para el ingreso de la aeronave y la atención de la misma, previniendo presencia de obstáculos fijos o móviles (vehículos, equipos de servicios en tierra, etc.), residuos que puedan constituir FOD, contaminación por hidrocarburos, entre otros.
- c. Proporcionar a los pilotos de las aeronaves señales normalizadas para maniobrar en tierra de forma clara y precisa, acorde a lo estipulado por los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia para el efecto.
- d. Asegurar que su empleador le provee señales en adecuadas condiciones operativas para horas diurnas como toletes, palas de tipo raqueta de tenis o guantes con colores reflectivos; toletes iluminados en horas nocturnas o en condiciones de baja visibilidad.
- e. Mantener control sobre la prelación de paso en la plataforma al ingreso de una aeronave: aeronave en movimiento - peatones - vehículos.
- f. Cerciorarse de que la tripulación de vuelo ha acusado recibo con respecto a las señales de comunicación técnica o de servicio.
- g. Mantener su ubicación adecuada al momento de ingreso de la aeronave a su puesto de estacionamiento, ejerciendo control sobre la vía de servicio, con el fin de suspender el tráfico de toda clase de vehículo transitando por la misma y exigiendo la prelación del ingreso de la aeronave.

UBICACIÓN ADECUADA DE LOS SEÑALEROS



2.29 Sistema VDGS en la plataforma T1

VDGS (Visual Docking Guidance System) es una ayuda visual para el piloto que estaciona, para el caso de la plataforma de la terminal T1 en las posiciones principales. Este sistema, es una ayuda visual al piloto al momento de parquear la aeronave; sin embargo, el personal de atención en tierra sigue siendo responsable (responsabilidades del señalero) de verificar las condiciones de la plataforma previas al ingreso del avión a la posición y que el tipo de avión que muestra el VDGS, corresponda al tipo de avión que va a ingresar a la posición. En caso de detectar condiciones inseguras, dicho personal podrá detener la maniobra haciendo uso del botón de emergencia (Imagen 2), ubicado en el panel de operador en plataforma, (Imagen 1).

Las aeronaves ingresando a las posiciones que cuentan con VDGS deben ingresar con una velocidad de 10 km/h o inferior; permitiendo al VDGS brindar la información necesaria para asistir el estacionamiento de la aeronave. El ingreso a una velocidad mayor indicará "SLOW DOWN" informando al piloto que debe reducir la velocidad de ingreso.

En esta plataforma, el sistema VDGS y el puente de embarque (PLB) se encuentran conectados entre sí, como medida de seguridad. Es decir, si una posición con VDGS tiene este sistema activo, el VDGS no dejará que se mueva el PLB a fin de evitar que el puente se mueva e ingrese a la posición al tiempo de ingreso de la aeronave.

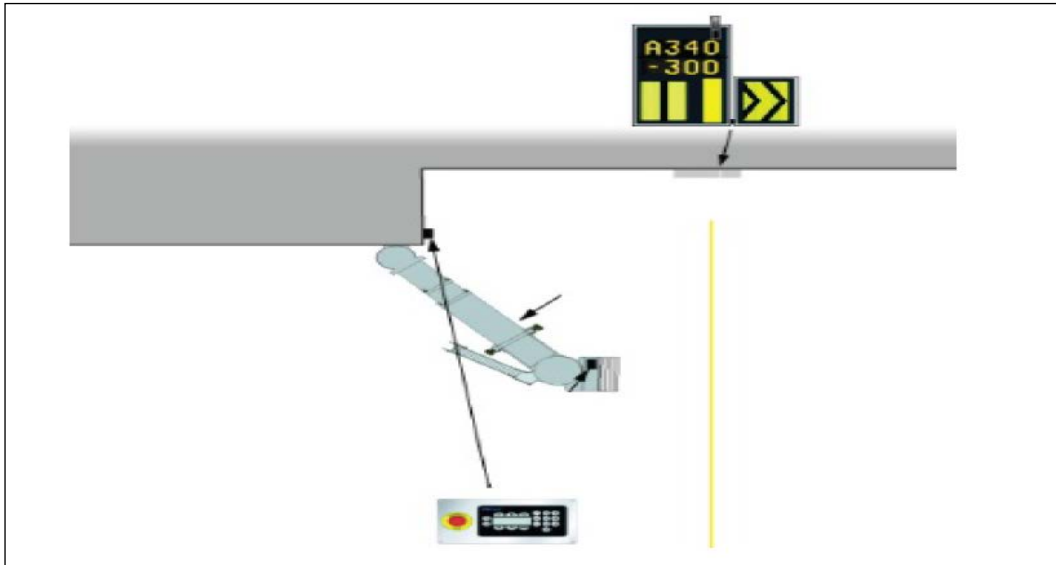


Imagen 1



Imagen 2

Información disponible en el VDGS




Imagen 3

Contingencia en caso de fallas del sistema VDGS

El personal en tierra de las compañías aéreas que atiendan aeronaves en la T1, deben estar en capacidad de responder en caso de detectarse una condición insegura en la operación del sistema VDGS. En el evento de presentarse inconvenientes con el funcionamiento o uso del sistema VDGS, será necesaria la operación de ingreso y salida de las aeronaves mediante el guiado de un señalero frontal y sus dos apoyos en extremos de alas.

Generalidades:

- Las compañías de asistencia en tierra siempre deberán disponer de personal en tierra que pueda detener la maniobra de ingreso de la aeronave a la posición de estacionamiento en caso de requerirse.
- Dadas las condiciones de flexibilización en el uso de los diamantes de parqueo de aeronaves en la plataforma internacional y la consecuente existencia de ejes laterales, el ingreso de aeronaves a estas posiciones (laterales) continuarán requiriendo el apoyo de un señalero principal frente a la aeronave y dos en los extremos de las alas.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 79 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- En las demás plataformas del aeropuerto, las operaciones de guiado mediante señales manuales, se continuarán realizando de la manera tradicional, con el apoyo de tres señaleros.

Antes de la llegada de la aeronave

- En caso de detectar condiciones inseguras, el personal de tierra deberá detener la maniobra haciendo uso del botón de emergencia del VDGS.
- Si la condición insegura es solucionada, se podrá activar el sistema VDGS nuevamente desde la pantalla ubicada en la base del PLB.

Aeronave en eje de ingreso

- Efectuar las señales establecidas para la detención inmediata de la aeronave.
- Coordinar internamente el personal que se necesite para permitir el ingreso/salida segura de la aeronave de la posición de estacionamiento y/o spot asignado.
- Apoyar todo el procedimiento de estacionamiento/remolque, conforme a la normatividad establecida para el señalero.

EQUIPAJES

El Aeropuerto Internacional El Dorado, T1, cuenta con dos zonas para manejo, procesamiento e inspección del equipaje facturado, distribuidas en el costado occidental entre los dos espigones para vuelos Nacionales y en el costado norte para vuelos Internacionales.

2.30 Sistema de Manejo de Equipaje - BHS T1 (Baggage Handling System)

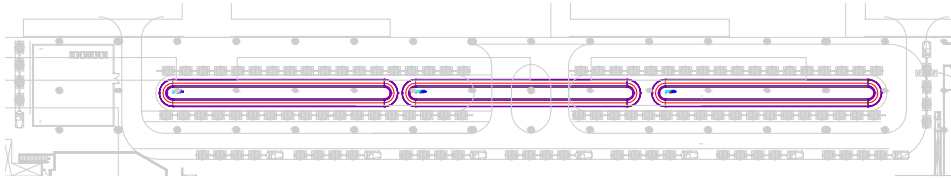
Es un **sistema de tratamiento de equipajes** que escanea y clasifica el equipaje facturado con destino nacional e internacional en los mostradores de registro (counters) localizados en el nivel 8,70, enviándolo a la zona de Make Up, para ser clasificado y posteriormente cargado a la aeronave. El equipaje en conexión se ingresa al sistema a través de las 4 bandas de transferencia. El 100% de los equipajes de salida procesados a través del BHS es escaneado y clasificado según el vuelo de salida y la asignación de carruseles a conveniencia de la Operación. El proceso inverso de descargue de equipaje de la aeronave para ser reclamado por el pasajero, se ejecuta a través de conjuntos de bandas transportadoras y carrusel de entrega de equipajes localizados en las áreas de llegadas domesticas e internacionales.

Make Up es el lugar donde el personal de tierra de las aerolíneas recibe el equipaje facturado ya escaneado y clasificado para cargarlo a la aeronave; está dividido en tres áreas o costados: oriental, occidental y sur. En el costado oriental hay tres carruseles de gran capacidad, en el

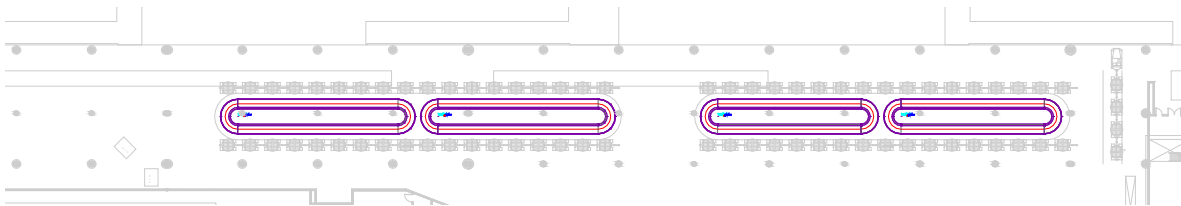
occidental cuatro carruseles de mediana capacidad y en el costado sur se cuenta con un carrusel de mediana y tres de pequeña capacidad.

Make Up

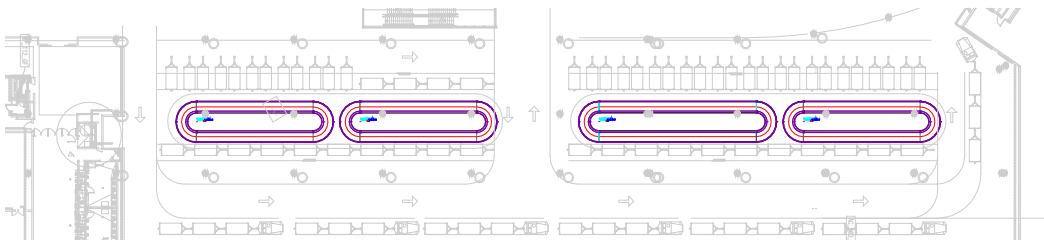
Costado Oriental



Costado Occidental



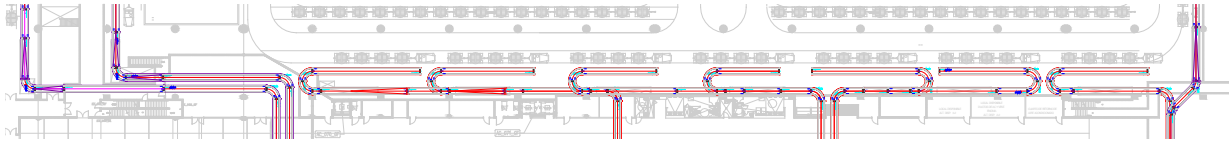
Costado Sur



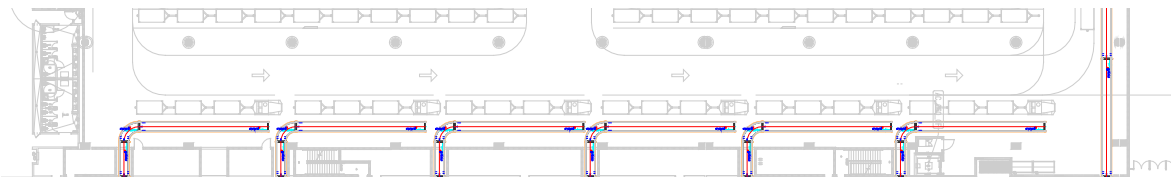
In Bound es la zona, en el lado aire, donde el personal de asistencia en tierra descarga las maletas para que sean enviadas a los carruseles de reclamo de equipaje para su retiro por parte de los pasajeros.

Para el descargue de equipajes provenientes de vuelos internacionales se cuenta con diez bandas conectadas a los seis carruseles de reclamo internacional. Para los vuelos de origen domestico se cuenta en el lado aire con siete bandas conectadas a igual número de carruseles

In bound Internacional



In bound Doméstico



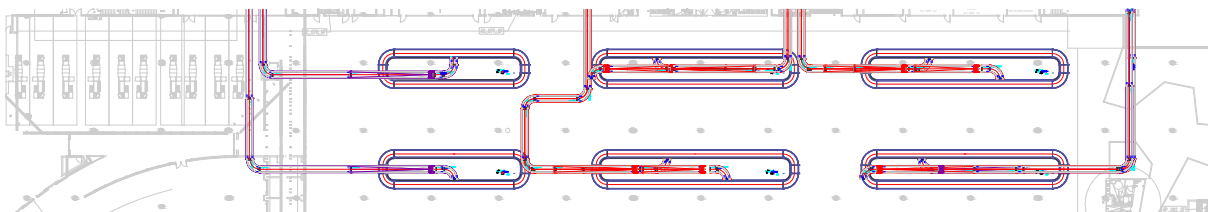
Carruseles de reclamo de equipaje es el lugar destinado para que los pasajeros, que terminan su viaje en el Aeropuerto, reclamen su equipaje. Las instalaciones cuentan con áreas separadas y exclusivas para vuelos entrantes domésticos y para vuelos entrantes internacionales.

Para el reclamo internacional existen cuatro carruseles grandes y dos medianos. A este lugar llega el equipaje después de ser descargado en la zona in bound internacional.

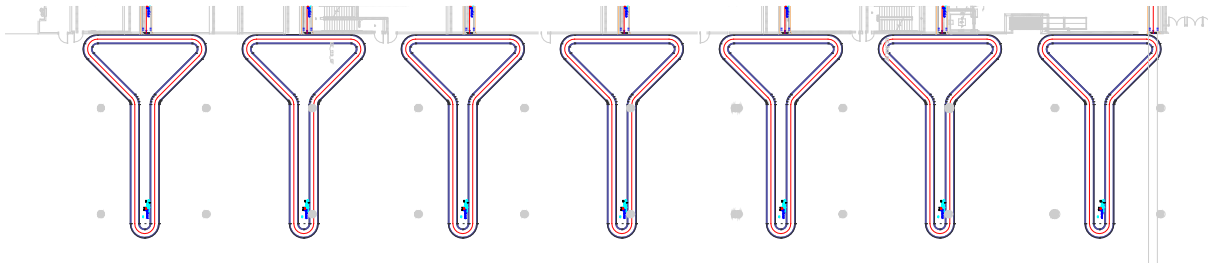
Para el reclamo doméstico existen siete carruseles de igual tamaño. A este lugar llega el equipaje después de ser descargado en la zona in bound doméstica.

En ambas áreas de reclamo, doméstico e internacional, se cuenta con áreas de reclamo de Equipaje Sobredimensionado (OOG), compuestas por bandas motorizadas y de acumulación para su reclamo por parte de los pasajeros.

Carruseles de Reclamo Internacional



Carruseles de Reclamo Domésticos

**2.31 Operación Zonas Make Up Internacional Y Doméstico**

- a) La velocidad máxima permitida al interior del sistema es de 10 Km/h
- b) El costado occidental consta de una (1) entrada para equipos y dos salidas demarcadas.
- c) El costado oriental cuenta con dos (2) entradas para vehículos y dos (2) salidas.
- d) El costado sur cuenta con una (1) entrada para vehículos y dos (2) salidas demarcadas.
- e) Solo se autoriza el ingreso de tractores remolcadores con máximo tres (3) equipos (dollies o diligencias).
- f) Está prohibido consumir alimentos o bebidas en la zona de equipajes.
- g) Está prohibido arrojar basura en las calles de servicio y/o en el piso.
- h) Está prohibido pisar, sentarse o apoyar los pies sobre los bordes de los carruseles o en las cintas transportadoras.
- i) Está prohibido el acceso de equipos (contenedores, dollies, vehículos, etc.) que tengan un ancho mayor a 2.3m sin conocimiento de los Inspectores de Plataforma y sin tener asignación alguna para descarga o recogida de equipaje en cualquiera de los carruseles de clasificación o de las bandas de llegadas. Se recomienda que las aerolíneas que cuenten con equipos que excedan las dimensiones mencionadas; por ejemplo, dollies para el transporte de contenedores tipo LD11 eviten o cambien estos últimos por equipos que se ajusten a las medidas estipuladas; por ejemplo, dollies para el transporte de contenedores tipo LD3, con el fin de facilitar el tráfico de todos los usuarios de estas áreas.
- j) Está prohibido el tránsito de tractores en los andenes de las zonas de selección de equipaje, para cualquier enganche de equipo que se deba hacer al tractor; para su remolque, el equipo debe ser empujado hasta la vía de servicio de esta zona.
- k) Todo vehículo que utilice estas áreas debe respetar los sentidos de circulación y tránsito e identificar y usar apropiadamente los accesos y las salidas asignadas sin sobrepasar la velocidad de 10 km/h, por tratarse de un área de tráfico mixto peatones / vehículos.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 83 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

- l) Todo vehículo que requiera estacionarse en los sitios de carga y descarga deberá acomodarse de tal forma que no sobresalga sobre la vía adjunta y restringiendo su tiempo de permanencia al mínimo requerido. El conductor debe abandonar el sitio de parqueo asegurándose de no generar incidente alguno con los demás usuarios de la vía.
- m) Mientras el vehículo permanezca detenido, ya sea en operaciones de cargue, descargue, desenganche o enganche, el conductor deberá apagar el motor y mantener el freno de estacionamiento obturado hasta que el vehículo tenga que reiniciar su marcha.

2.32 HBS T2 (Hold Baggage Screening)

El sistema HBS ubicado en la terminal 2 se utilizará exclusivamente para el manejo de equipaje de vuelos nacionales que salen del Terminal Puente Aéreo. Este sistema es operado, controlado y mantenido por la aerolínea Avianca.

El sistema HBS que se encuentra en el TPA, cuenta con un Escáner y un nivel de seguridad.

Operación HBS

- a) Está prohibido consumir alimentos o bebidas en la zona de equipajes.
- b) Está prohibido botar basura en las calles de servicio y/o en el piso.
- c) Está prohibido pisar, sentarse o apoyar los pies sobre los bordes de los carruseles o en las cintas transportadoras.
- d) Solo se autoriza el ingreso de tractores remolcadores con máximo cuatro (4) equipos (dollies o diligencias).


Inspecciones

Las inspecciones persiguen conocer en todo momento la operatividad del área de movimiento del Aeropuerto.

Corresponde a OPAIN la inspección de aquellos sectores del área de movimientos que hacen parte de su Área Concesionada.

El responsable de la inspección del área de plataforma, será el Inspector de Plataforma de OPAIN en turno, en el horario que corresponda ejecutar dicha inspección.

Los inspectores de Plataforma deben informar diariamente en las horas de la mañana al CCO, para ser inmediatamente retransmitido al personal del servicio de extinción de incendios acerca de los obstáculos de carácter temporal, no notificados, o notificados mediante NOTAM, tales como obras y actividades de mantenimiento que pudieran afectar el

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 84 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

desplazamiento de los vehículos de emergencias ARFF SEM hacia el lugar de un incidente o accidente en condiciones de visibilidad reducida.

2.33 Registro de Inspecciones

OPAIN mantendrán registro de las inspecciones realizadas en los sectores del área de movimientos de sus respectiva Área Concesionada. El control y actualización del registro será llevado por la correspondiente dependencia de Operaciones, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- a) El área de Operaciones de la concesión responsable evaluará 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 en la Jefatura de Plataforma , incluyendo los formularios originales empleados;
- c) Pasado este plazo, sólo se conservarán aquellas observaciones útiles para fines estadísticos o que estén en proceso de investigación.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

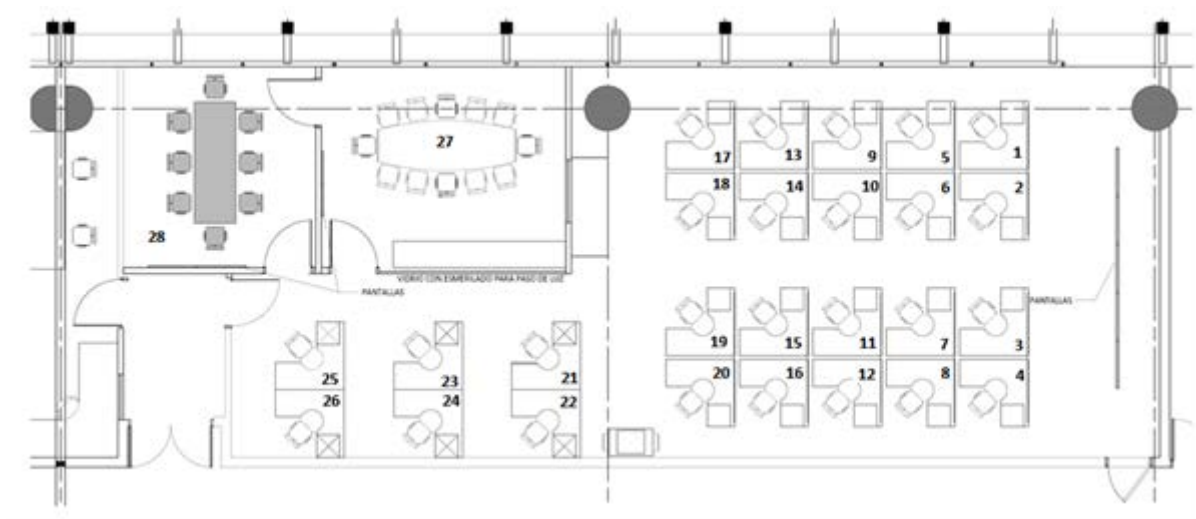
PARTE 3

CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES CCO


3.1 Propósito general

El Centro de Control de Operaciones (CCO) es el centro neurálgico de las operaciones en el Aeropuerto Internacional El Dorado, en el cual se recibe, consolida y proporciona información referente a la operación regular aeroportuaria. De igual manera es el encargado de proveer, operar y mantener en coordinación con otras áreas los sistemas de FIDS, BIDS, **AMS**, Eclipsx, , de adjudicación y monitoreo de posiciones remotas y de contacto, de administrar los recursos necesarios para la operación de aeronaves, tales como counters, bandas, salas y posiciones de estacionamiento.

3.1.1 Estructura CCO El Centro Control de Operaciones está conformado y distribuido de la siguiente manera:




1. EVIDS: Puesto que agrupa la información de vuelos, bandas, salas y notas generales en las pantallas del aeropuerto el Dorado. tomando como referencia para su operación el procedimiento: "GOP-PR-0018 PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA EVIDS Y PAS.
2. IO Asignación internacional: Es el personal de la concesión encargado de realizar la asignación, administración y seguimiento de los recursos para los vuelos internacionales y

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 87 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|


los vuelos de carga que operan en el Dorado, tomando como referencia el procedimiento que corresponda a cada recurso a asignar

3. IO Asignación nacional: Es el personal de la concesión encargado de realizar la asignación, administración y seguimiento de los recursos para los vuelos domésticos que operan en el Dorado, tomando como referencia el procedimiento que corresponda a cada recurso a asignar
4. IO Asignación nacional: Es el personal de la concesión encargado de realizar la asignación, administración y seguimiento de los recursos para los vuelos domésticos que operan en el Dorado, tomando como referencia el procedimiento que corresponda a cada recurso a asignar
5. Duty Officer: Representante del concesionario, previamente planeado y definido con capacidad de resolución a nivel administrativo y operativo, generador de gestión, dirección y administración operacional en terminales de pasajeros y de carga tanto en el lado aire como en el lado tierra.
6. Bitácoras: En el CCO se encuentra ubicado el puesto de bitácoras que es una dependencia de la Jefatura de Terminales, está encargado de recibir y direccionar todas las novedades que se presenten en las instalaciones aeroportuarias a las aéreas correspondientes, con el fin de garantizar su funcionamiento continuo y/o el mínimo impacto en la operación. Desde este puesto también se maneja el sistema PAS para anuncios generales en la terminal. El documento guía para el desarrollo de este puesto es: "GPO-PR-0049 PROCEDIMIENTO BITACORAS.
7. Aerolínea: Espacio suministrado por el concesionario para ubicar personal de las aerolíneas encargado de la operación diaria, con el fin de mantener una comunicación directa y eficaz para el desarrollo de la operación y las coordinaciones requeridas para una correcta operación . (cubículos del 7 al 16).
17. HSEQ: Puesto de trabajo para el inspector de HSEQ de turno. Ellos establecen sus funciones con base a la parte 8 "**ESPECIFICACIONES ESTANDAR HSEQ**" de este documento.
18. Libre.
19. Libre
20. Migración: Espacio suministrado por el concesionario para ubicar personal de migración Colombia encargado de la operación diaria, con el fin de mantener una comunicación directa y eficaz para el desarrollo de la operación.
21. Special Services: Personal de la concesión encargado de Analizar, facilitar y coordinar las actividades y procedimientos relacionados con el servicio al cliente, de acuerdo con las

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 88 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

normativas del anexo N°9 de Facilitación de la OACI con el fin de hacer seguimiento y tener capacidad de reacción rápida frente a las diversas necesidades o eventualidades que transcurran en el Aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.


22. Coordinador(a) terminales: Personal de la concesión encargado de Supervisar, coordinar y planear un manejo integral del grupo de Inspectores de Terminal Sénior y Junior, de acuerdo a los controles de ubicaciones y aseguramiento de calidad en la prestación del servicio por parte del equipo de Frontline, con el propósito de desarrollar un control adecuado del servicio al cliente del Aeropuerto, mediante la verificación de cada una de las labores de los Inspectores a su cargo.
23. Coordinador(a) CCO de turno: Administrar, coordinar y organizar los recursos disponibles para el buen desarrollo de la operación de aeronaves y pasajeros en el Aeropuerto Internacional El Dorado – Luis Carlos Galana Sarmiento, de acuerdo con los criterios y políticas operacionales claras de asignación de estos recursos, con el fin de garantizar soluciones oportunas y efectivas a las posibles novedades.
24. Jefe de CCO: Persona encargada de administrar, coordinar y organizar los recursos disponibles para el buen desarrollo de la operación de aeronaves y pasajeros en el aeropuerto internacional el dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, de acuerdo con los criterios y políticas operacionales claras de asignación de estos recursos, con el fin de garantizar soluciones oportunas y efectivas a las posibles novedades.
25. Simulación AMS: Puesto de trabajo adecuado para realizar los procesos simulación y análisis de datos en sistema AMS.
26. Jefe de terminales: Persona de la concesión encargada de la satisfacción de las necesidades y expectativas del Usuario del Aeropuerto Internacional El Dorado, cumpliendo los requisitos legales y reglamentarios que sean de aplicación a las actividades del Aeropuerto en el lado Tierra, con un equipo de Frontline; y a través de la conformación de un sistema integrado, ágil y eficiente de recepción de Peticiones, Quejas y Reclamos que permita la interacción constante entre la organización y sus clientes internos y externos.
27. COE (Centro de Operaciones de Emergencia): Sala debidamente adecuada con los equipos necesarios para la atención de una emergencia operativa, los datos específicos referentes a esta sala se encuentra en la parte 5, numeral 5.10 Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.) de este documento.
28. Sala de crisis: Sala debidamente adecuada con los equipos necesarios para la atención de novedades referentes a actos de interferencia ilícita, El manejo y operación de esta sala se contempla en el plan de contingencia del aeropuerto el Dorado.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 89 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

3.2 Origen de la información para el CCO

La función principal del CCO es el intercambio y procesamiento de información desde y hacia la comunidad Aeroportuaria involucrada en la operación regular del Aeropuerto Internacional El Dorado. La información de todos los interlocutores constituye la base para la toma de decisiones efectivas para todas las partes interesadas. Dentro el esquema de cruce de información se encuentra:

- El departamento de mantenimiento informa las condiciones, disponibilidad y capacidad de los recursos con los que cuenta el aeropuerto; las actividades que realiza son la programación y ejecución de los planes de mantenimiento preventivo y correctivo.
Coordina las actividades relacionadas con el aseo en las instalaciones, coordina a los contratistas que realizan mantenimientos en las instalaciones y son encargados de garantizar la disponibilidad de los servicios públicos que suplen al aeropuerto.
- El departamento de bomberos y el área de sanidad, proporciona información y asistencia inmediata en situaciones de emergencia, así como información de los equipos que afecten la operación aeroportuaria.
- El departamento de tecnología es el encargado de proveer soporte a los sistemas con los que cuenta el aeropuerto; las actividades que realiza son la administración, mantenimiento, implementación y control de los sistemas corporativos y aeroportuarios, garantizando la seguridad y fiabilidad de los mismos.
- Punto de información e inspectores de terminal.
Personal encargado de la supervisión permanente de las terminales y áreas públicas, suministrando la información al CCO sobre novedades relacionadas con las aéreas a su cargo.
- Inspectores de plataforma.
Personal encargado de supervisar, fiscalizar y apoyar la gestión de circulación de aeronaves, vehículos terrestres o peatones en el área de movimiento, adicional presta el servicio de guía y de apoyo a la gestión de la Torre de Control, suministrando la información al CCO sobre novedades relacionadas con las áreas a su cargo.
- Aerolíneas.
Agrupa el conjunto de empresas explotadoras de aeronaves que operan en Eldorado. Para su operación cotidiana debe proveer al CCO la información correspondiente a los itinerarios, estimados, cambios o cualquier otra situación que involucre la operación del aeropuerto. El CCO cuenta con una herramienta de recepción de información llamada SITATEX por medio de la cual las aerolíneas envían información correspondiente al vuelo (matrícula, origen, destino, hora de llegada y número de pasajeros). Todas las compañías aéreas de pasajeros y carga están en la obligación de enviar a la dirección de correo, BOGAPXH@sita.gmsmail.com , los mensajes en los

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 90 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

que se reportan el estatus del vuelo, estos mensajes se pueden enviar de manera automática a través del ACARS de las aeronaves o por medio manual desde las oficinas de operaciones de cada empresa o por el personal de la aerolínea dispuesto en el CCO.

Los mensajes básicos que se deben enviar por SIVATEX son:

| | | |
|------------|---------------------------------------|--------------|
| MVT | AVIONES MENSAJE DEL MOVIMIENTO | IATA AHM 780 |
| LDM | MENSAJE DE CARGA | IATA AHM 583 |
| PTM | MENSAJE DE TRANSFERENCIA DE PASAJEROS | IATA RP 1718 |


Nota: El concesionario podrá de acuerdo a sus requerimientos operativos, solicitar a las compañías aéreas el envío de mensajería complementaria vía SIVATEX **ejemplo: (ASM, LPM, BSM) que hacen parte del AHM** (Airport Handling Manual), con el fin de mejorar la calidad de la información y optimización de la planificación elaborada por el CCO.

3.3 CDM (Toma de decisiones conjuntas y de control)

Las decisiones de control que se tomen conjuntamente, deben dar como resultado la optimización de los recursos y la mayor reducción de las demoras dentro del aeropuerto teniendo en cuenta situaciones futuras que se puedan presentar durante el desarrollo de la operación, con el fin de garantizar este proceso el CCO maneja el concepto de CDM que garantiza la interacción de la mayoría de las partes que se ven involucradas en la operación normal del aeropuerto.

Las facilidades con las que cuenta el Aeropuerto, operan con información puntual y precisa del día a día; esto lleva al manejo de situaciones por medio de la toma de decisiones conjuntas y control con la participación de varios representantes del aeropuerto, como son: Inspectores de operaciones, torre de control, representantes de aerolíneas, representantes de empresas de asistencia en tierra, Duty Officer, autoridades y demás agentes involucrados en la operación de las aeronaves.

La información que se genera, es llevada y manejada bajo una estricta coordinación por parte de todas las personas presentes, con el fin de garantizar una correcta y eficaz operación.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 91 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

3.3.1 Objetivos


- Administrar los recursos aeroportuarios necesarios para la operación de las aeronaves y sus explotadores.
- Documentar la información referente a la operación teniendo en cuenta partes interesadas y el alcance de las decisiones que se tomarán.
- Suministrar información para todos los usuarios del aeropuerto de forma confiable, segura y verás.
- Utilizar los recursos al máximo buscando ser efectivos en el desarrollo de las operaciones para obtener los mejores resultados.
- Mejorar y mantener una operación adecuada del Aeropuerto Internacional El Dorado, a través de planeación eficaz y concisa.
- Monitorear los procesos que se lleven dentro del Aeropuerto Internacional El Dorado con el fin de evitar afectar la operación normal.
- Garantizar la operación constante e idónea de los recursos aeroportuarios, minimizando el impacto en la operación
- Coordinar con entidades regulatorias y áreas del Aeropuerto Internacional El Dorado, la atención de emergencias o situaciones fuera del contexto normal de operación.

3.4 Slots aeroportuarios

3.4.1 Comité de coordinación

El Comité de coordinación se establecerá en los aeropuertos de Nivel 3 para asesorar al coordinador en los asuntos relacionados con la capacidad, la asignación de slots y la supervisión de la utilización de los slots en el aeropuerto.

Todas las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto y sus organizaciones representativas, el gestor aeroportuario, las autoridades de control del tráfico aéreo y los representantes de la aviación general/comercial (cuando proceda) podrán ser miembros del Comité de coordinación.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 92 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Para el Aeropuerto El Dorado se definieron dos comités:

Comité Principal: (pre operacional) el cual se reúne una vez antes del inicio de cada temporada, para revisar la publicación y declaración de capacidad, está integrado por los representantes de la Oficina de Transporte Aéreo (OTA) de la Aeronáutica Civil, la Unidad de Manejo y Gestión de Flujo (FLOW Management Unit – FMU) de la misma Entidad y los representantes de OPAIN, y operadores aéreos comerciales y carga.

El papel del concesionario en este proceso, y en el comité mismo, se limita, a través de sus representantes, a expresar una disponibilidad de recursos (declaración de capacidad), favorable o no favorable, tanto en lado aire como en lado tierra, para que las operaciones aéreas se lleven a cabo. Esto, sin detrimento de la consulta (expresa y claramente no formal) de parte de los operadores de transporte aéreo al concesionario, sobre esa misma disponibilidad, en aras de disminuir los tiempos de respuesta o de preparar con información más precisa sus solicitudes, sin que esto implique, de ninguna manera, una aceptación o ventaja previa en la asignación final y definitiva de los slots.

Sub comité: (post operacional) el cual se reúne al menos una vez al mes, este sub comité tiene como función principal la revisión de la ejecución en el cual se verifica el cumplimiento mes vencido de los itinerarios de las aerolíneas, además de las novedades operacionales que incidieron en la operación, sobredemandas, cumplimientos de slots, etc.


3.4.2 Cumplimiento de slots aeroportuarios

A las líneas aéreas que tengan aprobado un slot aeroportuario otorgado por la Aerocivil, el CCO de OPAIN les asignará una posición de estacionamiento

El tiempo de permanencia en la posición de estacionamiento será el mismo que ha sido otorgado en el referido slot, por lo cual antes del término de ese tiempo, de requerirse la aeronave deberá ser retirada a otra posición asignada por el Inspector de Operaciones permitiendo la continuidad de la operación con los demás vuelos.

Las compañías aéreas están en la obligación de mantener informado al CCO de OPAIN, el estatus de su vuelo, reportando cualquier cambio que presente este de manera oportuna, permitiendo así la toma de decisiones efectivas en la asignación de posiciones.

En el caso que una línea aérea solicite un nuevo slot al originalmente asignado, estando la aeronave en una posición de estacionamiento, la aerolínea deberá solicitar al CCO de OPAIN una nueva posición de estacionamiento. El CCO asignará, una vez que evalué dicha solicitud, pronunciándose de acuerdo a los recursos del momento disponibles.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 93 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

En el caso que una aeronave pierda su slot, el CCO de OPAIN podrá exigir el retiro de la aeronave en coordinación con la torre de control. Si esto no ocurriese y se vieran afectadas otras aeronaves de la misma o de otra compañía, el CCO aplicará restricciones a esas aerolíneas en las futuras operaciones.

3.4.3 Aplicación de Reportes de Irregularidad Aeroportuaria (RIA) y restricciones operativas:

Resulta fundamental para OPAIN S.A, la entrega oportuna y correcta de la INFORMACION, correspondiente a su operación ya que en caso de no cumplir con este requerimiento la aerolínea se expone a que su operación sea planificada en una posición remota cuando:

- Aerolínea que no reporte la demora y adicional a ello perjudique la operación de otra aerolíneas y/o planeación operativa.
- Aerolínea que no acate la instrucción del Inspector de Operaciones para el manejo de la demora, en cualquier posición de estacionamiento.
- Aerolínea que no informe los estimados de forma correcta, que no cumpla con el estimado informado y/o afecte la operación.
- Compañía que no reporte el cambio en sus itinerarios o cancelación de sus vuelos.


3.5 Procedimientos de asignación

Dentro de las funciones del CCO, se encuentra la asignación de los recursos requeridos para la operación de aeronaves, para lo anterior se tienen establecidos los siguientes procedimientos:

3.5.1 Asignación de bandas de reclamo de equipaje (Doméstico e internacional).

La asignación de bandas de equipaje de llegada la planea directamente el IT correspondiente a cada puesto de trabajo y la realiza teniendo en cuenta los estimados de llegada y la capacidad de la banda.

Como referencia en el aeropuerto el Dorado se establecen los parámetros para la asignación de bandas en el siguiente documento: GOP-PR-0048 PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE CARRUSELES DE EQUIPAJE

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 94 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

3.5.2 Asignación de Mostradores de registro de pasajeros (Counters)

Establecer los lineamientos para que las actividades de chequeo se desarrollen de manera segura, ordenada y fluida, comprometiendo a las Líneas Aéreas a un uso eficiente de los espacios físicos, mobiliarios y sistemas que les son asignados para dicha actividad teniendo en cuenta la disponibilidad de mostradores con los que cuenta el Aeropuerto Internacional El Dorado T1 y la T2, mediante el procedimiento GOP-PR -0001 "PROCEDIMIENTO ASIGNACION DE COUNTERS".

3.5.3 Asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves.

A continuación se relacionan las posiciones de contacto y remotas para los distintos tipos de aeronaves que operan en el Aeropuerto El Dorado.

Zona Internacional:

Existen 17 posiciones en la zona internacional los cuales se agrupan en 9 diamantes flexibilizados, que a su vez se dividen en 4, 3 o 2 ejes para diferentes tipos de aeronave y dependiendo del eje en el que se ubique la aeronave puede utilizar el puente.

Ejes y posiciones para aeronaves CAT F:

- Ejes de contacto: 32 y 37

Ejes y posiciones para aeronaves CAT E:

- Ejes de contacto: 49, 45, 41, 38, 35, 32 y 29.

Ejes y posiciones para aeronaves CAT D:

- Ejes de contacto: 49, 47, 45, 43, 41, 37, 34, 32 y 29.

• Ejes y posiciones para aeronaves CAT C:

- Contacto: 49, 47, 45, 43, 40, 39, 36, 31 y 29.

- Remota: 42 y 33.


Cada una de las posiciones de contacto tiene asociada una puerta de embarque, para el manejo de vuelos remotos la zona internacional cuenta con las salas remotas 51, 52 y 52ª o cuando la operación lo requiere se pueden atender vuelos internacionales en las salas 13A, 13B, 13C, 13D, 13E Y 13F.

Zona nacional:

Las posiciones para atender los vuelos nacionales son:

Ejes y posiciones para aeronaves CAT E:

- Contacto: 78 y 80.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 95 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Ejes y posiciones para aeronaves CAT D:

- Contacto: 78, 80 y 82.

Ejes y posiciones para aeronaves CAT C:

- Contacto: 74, 76, 78, 80, 82, 83, 84, 85, 86, 87.

Cada una de las posiciones de contacto tiene asociada su sala correspondiente, para el manejo de vuelos remotos la zona nacional cuenta con las salas remotas 88, 89, 90, 91, 92 y 93.

Zonas remotas:

Costado sur

- Ejes y posiciones para aeronaves CAT C: 101, 102, 103, 104, 105, 106 y 107.

Costado norte

- Ejes y posiciones para aeronaves CAT D: 51.
- Ejes y posiciones para aeronaves CAT C: 50, 51, 52, 53, 54, 56, 57 y 59.

Zonas Swing gate:

El aeropuerto el Dorado cuenta con una zona que puede ser utilizada de forma internacional o nacional de acuerdo a la necesidad operativa.

Ejes y posiciones para aeronaves CAT E:

- Contacto: 17, 19, 22 y 27.

Ejes y posiciones para aeronaves CAT D:

- Contacto: 17, 19, 20, 22 y 27.


Ejes y posiciones para aeronaves CAT C:

- Contacto: 15, 17, 19, 20, 22, 24 y 27.
- Remota: 26.

Cada una de las posiciones de contacto tiene asociada su sala correspondiente, para el manejo de vuelos remotos la zona swing gate cuenta con las salas remotas 13A, 13B, 13C, 13D, 13E Y 13F que se pueden configurar con vuelos internacionales y nacionales.

Zona de carga:

Existen 28 posiciones remotas en la zona de carga los cuales se agrupan en 24 diamantes algunos flexibilizados, que a su vez se dividen en 3 o 2 ejes para diferentes tipos de aeronave.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 96 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

El fin principal de estas posiciones es la operación de aeronaves de carga, sin embargo también pueden ser usadas como posiciones remotas alternas para la operación comercial.

- Posiciones para aeronaves CAT F: E8A y E15B
- Posiciones para aeronaves CAT E: E8, E9, E10, E11, E12, E13, E14 Y E15A.
- Posiciones para aeronaves CAT D: E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7, E15, E16 y E17.
- Posiciones para aeronaves CAT C: E18, E19, E20, E21, E22, E23, E24 y E25.

Los criterios para la asignación de posiciones en el aeropuerto el Dorado se encuentran enunciados en el documento: GOP-PR-0029 “PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES”.

3.5.4 Procedimiento de asignación de salas/ puertas de embarque.

Los criterios para la asignación de salas/ puertas de embarque en el aeropuerto el Dorado se encuentran enunciados en el documento: GOP-PR-0061

3.5.5 Procedimiento para la operación del sistema Evids-Pas.

Las ayudas audiovisuales y los criterios establecidos para la operación de este sistema se encuentran el procedimiento establecido para tal fin GOP: PR: 0018.

OPERACIÓN EN TERMINALES DE PASAJEROS.

3.6 Obligaciones de las empresas aéreas o empresas que prestan servicios a pasajeros.


3.6.1 Al Pasajero

Proporcionar los servicios indicados en el contrato de transporte de pasajeros, en forma oportuna y amable. Adicionalmente deberá informar a los pasajeros sobre los siguientes aspectos:

- Información sobre reservas, tarifas, tiquetes, Terminales de origen y destino, tipos de aeronave para la ejecución del vuelo, condiciones especiales si el pasajero lo solicita.

De igual forma en materia de ejecución del transporte se encuentra obligado a:

- Expedir el pasabordo.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 97 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- Ejecutar avisos para el embarque de acuerdo al procedimiento establecido por el Explotador de Aeropuerto, si lo hubiere.
- Admisión del pasajero para el embarque.
- Facilitación al pasajero para el embarque y desembarque.
- Transporte del pasajero.
- Respeto hacia el pasajero.
- Brindar información oportuna sobre modificaciones al vuelo.
- Brindar los diferentes anuncios de seguridad, para garantizar el bienestar del pasajero.
- Compensar al pasajero de acuerdo a lo establecido en el RAC parte tercera de la Aerocivil.
- Informar al pasajero en la compra de su tiquete y durante el proceso de check in, sobre los elementos prohibidos para ser transportados vía aérea, bien sea como equipaje de mano o facturado; verificando que tiene pleno conocimiento de dicha información antes de abordar la aeronave.

3.6.2 Al Concesionario


Proporcionar información oportuna y veraz respecto a las operaciones aéreas de transporte de pasajeros, tanto al Concesionario como otras autoridades de control y público en general. Velar por el trato adecuado de la infraestructura aeroportuaria, por parte de sus funcionarios.

Reportar a las instancias pertinentes del Concesionario, situaciones anómalas que se desarrollen en sus sitios de trabajo, o en el desarrollo de su operación.

Velar por el manejo oportuno y adecuado de situaciones de emergencia y alteraciones de orden público que surjan a raíz de alteraciones en la prestación de sus servicios y que afecten a otras entidades de la comunidad aeroportuaria. Deben existir esquemas de coordinación con el Concesionario para manejar información oportuna al pasajero.

Dar cumplimiento a lo estipulado en el RAC Parte Tercera, RAC 200, en lo referente a derechos y deberes del pasajero, y a la resolución 4498 de 2001 proferida por la UAEAC.

Notificar a la Dirección de Seguridad de OPAIN la emisión de pasabordos manuales, de forma que al cotejar la documentación que porta el pasajero antes de ingresar a las salas de embarque, este documento sea validado como expedido por la línea aérea.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 98 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

3.7 Obligaciones de los pasajeros.

Respetar las indicaciones verbales de los empleados de las empresas aéreas, del Concesionario y de los organismos de seguridad y organismos de control gubernamental.

No producir alteraciones al orden, ni incitar a producirlos dentro del área concesionada.

No ocasionar daños al patrimonio del aeropuerto ni de los tenedores de espacio.

Obedecer las instrucciones que se dan por medio de letreros, señales o por altavoces o parlantes.

Dar cumplimiento a lo estipulado en el RAC Parte Tercera, en lo referente a derechos y deberes del pasajero, y a la resolución 4498 de 2001 proferida por la UAEAC.

Si el pasajero decidiera consultar el manual de derechos y deberes del pasajero proferido por la Autoridad Aeronáutica de Colombia, podrá acercarse a los puntos de atención de la línea aérea y/o a los puntos de información del Concesionario, en donde podrá encontrar la reglamentación colombiana sobre este tema.

Abstenerse de llevar elementos prohibidos en vuelo y que pueden poner en peligro las operaciones aéreas. (Mercancías peligrosas)

3.8 Obligaciones del Concesionario

Mantener informada a la comunidad Aeroportuaria en su totalidad o en grupos parciales específicos, sobre los temas que afecten o modifiquen el desarrollo normal de la operación aeroportuaria en lo que compete al objeto del contrato del Concesionario. Lo anterior a través de circulares informativas.

Mantener una infraestructura adecuada y en buen estado para el desarrollo de la operación de embarque y desembarque de pasajeros.


Manejar la apertura y cierre de puertas “swing gates”, de forma que se optimice la sala de embarque del muelle norte de T1.

Cumplir lo establecido en el contrato de concesión y sus apéndices, asimismo con las partes del RAC que le competen.

3.9 Servicios de transporte que prestará el Concesionario (Bus Satélite)

El Concesionario presta el servicio de transporte terrestre de pasajeros y demás usuarios del Aeropuerto, a través de la figura de bus satélite que tiene su recorrido entre los siguientes puntos: Terminal 1 Llegadas Internacionales, Terminal 1, Parqueaderos Públicos, Terminal de Carga 1 (TC1), Nuevo Terminal de Carga (TC2 y TC3), Nuevo Edificio Administrativo de Aerocivil, Carrera 103 Simón Bolívar y Terminal Puente Aéreo.

Las franjas de operación para el recorrido del Bus Satélite se ajustan a los horarios de trabajo y a los itinerarios de los vuelos y dinámica de la operación aeroportuaria. De todas maneras, se dará publicidad a los horarios y condiciones de dichos recorridos a través de infografía en las estructuras de los paraderos. Los tiempos de recorrido pueden fluctuar dependiendo de

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 99 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

las condiciones de tráfico actuales en cada recorrido y el conductor del bus tiene la potestad de controlar la capacidad máxima permitida del bus de acuerdo a lo estipulado en la tarjeta de operación del bus.

3.10 Otros servicios de transporte que acuden al Aeropuerto


Existen otros medios de transporte que no se encuentran regulados directamente por el Concesionario sino por las autoridades distritales y nacionales de transporte pertinentes, que prestan el servicio de transporte terrestre en el Aeropuerto Internacional El Dorado, entre los cuales podemos destacar:

- Buses privados de centros comerciales.
- Buses de hoteles.
- Buses de servicio público.
- Buses del sistema de transporte masivo transmilenio. (alimentadores).
- Buses turísticos.

Estos medios de transporte ingresan a las vías de acceso de los Terminales del Aeropuerto Internacional El Dorado de acuerdo a lo estipulado por autoridades distritales y nacionales de transporte y conforme a las coordinaciones conjuntas que mantiene el concesionario con estas instancias, sin embargo bajo ningún motivo el servicio que prestan estos medios de transporte, se encuentra regulado o supervisado por el Concesionario.

3.11 Señalización de acceso al Aeropuerto.

Existe señalización de las vías de acceso y salida del aeropuerto, así como de sus vías públicas interiores, con el propósito de alertar e informar oportunamente y adecuadamente a los acudientes al Aeropuerto. Adicionalmente el Concesionario mantendrá actualizada la señalización conforme existan cambios paulatinos por el desarrollo de las obras de Modernización y Expansión del Aeropuerto, en coordinación con las autoridades distritales pertinentes; lo anterior será divulgado oportunamente por el Concesionario hacia la Comunidad Aeroportuaria y a los usuarios, a través de medios de comunicación masivos e idóneos.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 100 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

3.12 Esquema de Inspección Operativa T2.

El Concesionario dispondrá de un esquema de inspección operativa conformada por un Inspector de Terminal, y un Inspector de Plataforma, para el T2.

El Inspector de Terminal estará presente en el T2, y se encargará de supervisar la operación de manera integral de este Terminal, revisando aspectos tales como la infraestructura, manejo de itinerarios, manejo de filas, información al pasajero, falencias en la operación, recibimiento de PQRs. Su función se encuentra enfocada a la correcta operación del Terminal. El Inspector de Terminal elaborará un reporte quincenal, en donde se sintetizan las falencias detectadas durante el tiempo pertinente, en materia de mantenimiento, operación e infraestructura, el cual posteriormente es socializado con el arrendatario del Terminal y con la Dirección de Mantenimiento para solucionar todas y cada una de las fallas evidenciadas en el reporte.

El Inspector de Plataforma estará presente en este terminal y su labor consiste en verificar el cumplimiento de los procedimientos aplicables a la plataforma del Terminal Eldorado en el T2.

El Concesionario ha dispuesto un buzón y un kiosco para la recepción de PQRs como mecanismo de comunicación con las inquietudes y/o comentarios de los usuarios de este Terminal.

Para la asignación de posiciones en el T2, se ha creado un procedimiento “PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES” GOP-PR-0029 o el que lo reemplace. (ANEXO - PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES)

En caso de contingencia en este Terminal, el Concesionario ha dispuesto el procedimiento 0063 “Contingencia para el traslado de operación de T2 a T1”

3.13 Operación de Taxis en los accesos a Terminales.

El Aeropuerto Internacional El Dorado contará con una operación de taxis autorizados, para cubrir la demanda que se genere en la operación doméstica e internacional.

Terminal 1 Llegadas Nacionales e Internacionales.

El Terminal 1, cuenta con dos puntos de acopio destinados a recoger pasajeros en la parte doméstica y en la parte internacional. El primer punto doméstico estará ubicado al frente de las puertas 2 y 3 de la fachada de la Terminal y el punto internacional estará ubicado al frente de las puertas 5 y 6. Para facilitar el acceso de los taxis a los puntos de acopio, estos tendrán acceso exclusivo al carril A (pegado a la fachada).

El ordenamiento se realiza con coordinadores de taxis, de forma de hacer una distribución equitativa de ambos puntos.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 101 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Existe un espacio aledaño a esta área para servicios especiales.
En el segundo nivel del viaducto, los taxis podrán dejar sus pasajeros sobre el primer carril.

Terminal 2 Llegadas Nacionales.

En este terminal se encuentra dispuesto el punto de acopio de taxis al costado norte del Terminal, contiguo a las llegadas nacionales. La coordinación de la operación de taxis en esta Terminal se lleva a cabo por medio de la línea aérea operadora en esta Terminal.

3.14 Inspección de Puentes de Abordaje.

La inspección de Puentes de Embarque se coordina con base en lo estipulado en el "Procedimiento para la Inspección de Puentes de Embarque y Salas". El Concesionario a través de Inspectores de Terminales capacitados proveerá el servicio de capacitación para uso de PLBs, el cual se aprobará una vez el funcionario cumpla satisfactoriamente con las pruebas específicas de la parte teórica y la parte práctica de la capacitación.

La parte teórica del curso deberá ser efectuada a través de la plataforma virtual dispuesta por el Concesionario para este fin en la página web www.opain.co. Este curso se encuentra enfocado a los funcionarios de las líneas aéreas que vayan a llevar a cabo esta función en T1.


Una vez se aprueben los requisitos para obtener la licencia de operación de puentes de embarque, las líneas aéreas deberán llevar a cabo todos los trámites pertinentes para incluir dicha licencia en sus respectivos carnets de ingreso a áreas restringidas. Si el funcionario opera un puente de embarque sin tener la respectiva licencia en su carnet, será sancionado de acuerdo a lo estipulado en el RAC 13.

3.15 Uso apropiado escaleras de servicio de puentes de abordaje

Asimismo las líneas aéreas y personal de ground handling deberán someterse al estricto cumplimiento de la circular 20162400000267 "Uso apropiado de escaleras de servicio de puentes de abordaje" con el fin de garantizar la seguridad física y operacional de los puentes de abordaje de la T1.

3.16 Servicios para personas en Estado de Discapacidad.

El Aeropuerto El Dorado cuenta con instalaciones especiales y señalizadas para personas en condición de discapacidad , tales como ascensores, servicios higiénicos y Plataformas de acceso para su desplazamiento en forma autónoma además de un sistema CUSS (módulos de auto chequeo) especialmente para ellos ubicado en el Hall Central del Terminal Nacional y en el Hall de facturación del T1. En el T2 también contamos con módulos de auto check-in

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 102 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

personalizados, que cuentan con funcionarios de la línea aérea de forma permanente, ascensores y Plataformas eléctricas que sirven para el desplazamiento entre niveles, brindando el apoyo que una persona en condición de discapacidad requiera, dando cumplimiento con el artículo 11 del decreto 1660 de 2003.

Adicionalmente las baterías sanitarias en ambas Terminales se encuentran plenamente identificadas y señalizadas siendo accesibles para las personas con discapacidad, cuentan con un sistema de señal táctil (lectura braille), para personas con discapacidad visual.


Cuando existan pasajeros en condición de discapacidad llegando o saliendo, la empresa aérea que los transporta tiene la obligación de proveer sillas especiales y otros elementos que necesiten para su desplazamiento dentro del Aeropuerto, además de coordinar con el Servicio AVSEC del Aeropuerto el uso de equipos restringidos (elevadores) con el fin de facilitar el movimiento de las personas con movilidad reducida entre las aeronaves y el terminal de pasajeros según sea necesario, además verificara las condiciones especiales de requisita en los puestos de control de seguridad ubicados en los accesos a las salas de embarque según lo establece el decreto 1660 de 2003 artículo 29. Acceso a la infraestructura aeroportuaria.

Se prohíbe a los funcionarios de líneas aéreas o servicio de asistencia en tierra, transportar más de una silla de ruedas con pasajero, al mismo tiempo.

El Concesionario ha dispuesto un lugar para el almacenamiento de sillas de ruedas con el fin de suministrar este servicio a los pasajeros con movilidad reducida en el Aeropuerto El Dorado, en donde deberán permanecer de forma ordenada so pena de la elaboración de un reporte de irregularidad por parte del Inspector de Terminales (IT).

En general los Inspectores de Terminal, ARFF, Seguridad aeroportuaria, Sanidad aeroportuaria, HSEQ, vigilancia, y aseo que se encuentran en los terminales prestarán colaboración personalizada a aquellas personas que tengan discapacidad visual, auditiva, de movilidad, etc. El personal está capacitado en materia relacionada con la atención integral al pasajero con discapacidad dando cumplimiento con el Decreto 1660 de 2003 Artículo 5.

Para el parqueo de vehículos automotores utilizados o conducidos por personas con movilidad reducida, el Aeropuerto El Dorado cuenta demarcación y señalización vertical y horizontal, dando cumplimiento a la NTC 4904, además se da cumplimiento con el símbolo internacional de accesibilidad (NTC 4139) artículo 7 Decreto 1660 de 2003.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 103 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

3.17 Servicios de comunicaciones para los usuarios.

En los lugares públicos de T1 y T2 se cuenta, con acceso gratuito a Internet Inalámbrico, casetas telefónicas, centros de llamados y venta de tarjetas telefónicas pre pagadas.

En el T1 se cuenta con cobertura total de internet inalámbrico gratuito para los usuarios. Así mismo se cuenta con la disponibilidad de teléfonos públicos de monedas debidamente señalizados en áreas públicas y restringidas de los Terminales T1 y T2.

3.18 Servicio de Carros para equipaje de pasajeros.

El Concesionario proveerá este servicio mediante carros portaequipajes ubicados en las salas de reclamo de equipaje, accesos a Terminales y parqueaderos teniendo en cuenta el servicio asistido prestado por los equipajeros.

El Concesionario ha diseñado el Procedimiento GOP-PR-0042 "Manejo Carros Equipaje Autónomos en los Terminales de pasajeros del Aeropuerto Internacional El Dorado" o el que lo reemplace en donde se regula el suministro, mantenimiento y manejo de los carros autónomos de equipaje tanto en T1 como en T2; adicionalmente se manifiesta la obligación por parte de la Asociación Nacional de Equipajeros de controlar y vigilar la recolección y el abastecimiento de los carros en ambos Terminales.

El Concesionario ha dispuesto una señalización informativa para usuarios del servicio en donde se indican las zonas permitidas de tránsito de carros portaequipajes y ha dispuesto una cantidad de carros en los Terminales. El uso indebido por parte de funcionarios pertenecientes a la Comunidad Aeroportuaria del Aeropuerto Internacional El Dorado, será sancionado a través de un Reporte de Irregularidad que llevará a cabo el Inspector de Terminales (IT).

3.19 Servicio de objetos perdidos


El Aeropuerto cuenta con un servicio donde se reciben y entregan los objetos perdidos en el área concesionada.

Los objetos perdidos son recibidos por personal de seguridad y permanecen en custodia hasta que sean reclamados por sus propietarios. Estos se mantendrán en resguardo por un período no superior a 60 días contados desde la fecha en que el objeto ingresó al registro.

La entrega de objetos perdidos se efectuará previa comprobación de la propiedad del objeto e identificación de su propietario a través del formato GSA-FR-0012 "Formato Para Objetos Perdidos" o el que lo reemplace.

Si no existe reclamo por parte del propietario acreditado, se procederá a aplicar el procedimiento establecido por la Dirección de Seguridad Aeroportuaria.

La oficina de objetos perdidos en Terminal 1 se encuentra ubicada en el nivel 2 de salidas, costado dependencia de Hospital de Fontibón.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 104 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

La disposición de los objetos que son depositados por los usuarios en las urnas de los filtros AVSEC en cada Terminal, se encuentra fijada en el Plan de Seguridad vigente.

En T2, la sala de objetos perdidos se encuentra localizada en el nivel 00, al costado izquierdo del counter N°1.

3.20 Servicios Sanitarios.

El Concesionario proveerá servicios sanitarios en las instalaciones del Aeropuerto para los pasajeros y sus acompañantes que concurren a este recinto, para los empleados de las empresas aéreas, tenedores de espacios, de organismos gubernamentales y otras personas que concurren al Aeropuerto.

El Concesionario contratará los servicios de una empresa dedicada al rubro de manutención y aseo, a fin de asegurar una adecuada limpieza de estos servicios además de la permanente existencia de insumos (jabón, secadores de manos, papel higiénico) al servicio de los usuarios. Se aumentarán rondas de abastecimiento de insumos en las temporadas altas de operación, así como se incrementarán las cuadrillas de aseo. Las baterías de baños en los Terminales de Pasajeros cuentan con instalaciones para discapacitados, y personas de baja estatura.

3.21 Áreas comunes de espera para pasajeros y acompañantes.


El Aeropuerto provee áreas comunes de espera para los pasajeros y acompañantes, en T1 y T2.

OPAIN no avala ni autoriza, en estas áreas, el desarrollo de actividades comerciales de tipo informal llevada a cabo por particulares o empresas que no tienen relación contractual con OPAIN. Será la autoridad Policial, la encargada de controlar estas actividades informales, con la finalidad de evitar desorden y comisión de ilícitos en los terminales de pasajeros.

De igual manera, se cuenta con una amplia zona cubierta ubicada a la salida de pasajeros internacionales en donde los acudientes a esta zona contarán con una oferta comercial importante. En T2 se cuenta con áreas exteriores en donde el pasajero podrá tomar su taxi autorizado y encontrará servicios como puntos de pago de parqueaderos y cajeros electrónicos.

3.22 Estacionamientos públicos.

El Concesionario reitera que se encuentra completamente prohibido el estacionamiento de todo tipo de vehículos en las vías públicas de acceso tanto a la Terminal 1 como la Terminal 2, so pena de la aplicación de las sanciones proscritas por las autoridades pertinentes de

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 105 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

tránsito ubicadas en el Aeropuerto, por esto el Concesionario ha dispuesto instalaciones adecuadas de estacionamiento descritas a continuación.

El Aeropuerto cuenta con tres parqueaderos aledaños a la T1 (parqueadero norte, central y sur), y un parqueadero al frente de T2, los cuales son administrados por un tercero quién informará a OPAIN S.A. sobre las diferentes anomalías que se presenten en materia de seguridad, operación, etc. Estos parqueaderos tienen una estructura tarifaria fijada por el tenedor de espacio, y regulada de acuerdo a la normatividad nacional vigente para espacios de estacionamiento públicos, pudiendo ser usados por pasajeros, visitantes y empleados de la Comunidad Aeroportuaria en general. Estos parqueaderos funcionarán las 24 horas los 7 días de la semana.

3.23 Servicios de información a los pasajeros

3.23.1 Punto de Información


Se cuenta con un punto de información central SAU (Servicios de atención al usuario) a pasajeros y público en ubicado en el Hall Central de Check In contiguo a la entrada a Emigración en T1.

El Punto de Información tiene como objetivo orientar al público para solucionar sus necesidades, dándole a conocer las facilidades y servicios que otorga el Aeropuerto y proporcionando información veraz y oportuna, en idioma Castellano e Inglés. Adicionalmente se prestan los servicios de información sobre el estado de vuelos que operan en el Aeropuerto Internacional Eldorado. Este Punto de Información es atendido 24 horas al día, 7 días a la semana por Inspectores de Terminales (IT) debidamente capacitados para el manejo de la información.

También se cuenta con un esquema específico de Inspectores de Terminal ubicados en zonas álgidas de las Terminales 1 y 2. Dichos funcionarios recorren periódicamente estas zonas y se encuentran facultados y capacitados para brindar información veraz y oportuna a los pasajeros que concurren a dichas zonas.

Igualmente en el punto de información se dispone de buzones y kioskos multimedia que se consideran como canales de recepción de Quejas y Reclamos de acuerdo al procedimiento establecido para la recepción de los mismos. Existe además la posibilidad de que las Quejas y Reclamos sean puestas a través de la página WEB www.eldorado.aero.

Adicionalmente el Concesionario cuenta con un canal de recepción y atención directa, exclusivamente para las PQRs instauradas por los usuarios, esta atención es personalizada y radicada en tiempo real por un funcionario dedicado por el Concesionario.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 106 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

3.23.2 Call Center.

El Concesionario como parte de los Servicios de Información prestados a la Comunidad Aeroportuaria y al público en general, cuenta con un servicio de Call Center (número 266 2000) funcional las 24 horas del día, 7 días a la semana, el cual presta servicio telefónico de información sobre servicios aeroportuarios, trámites, establecimientos comerciales en el Aeropuerto, entidades dentro del Aeropuerto y estado de los vuelos que operan en el Aeropuerto.

Este servicio es prestado por personal debidamente capacitado y con conocimiento fluido del idioma inglés.

3.23.3 Sistema E.V.I.D.S., ECLIPX AMS y PAS 8.0

En T1, los sistemas **Sistema E.V.I.D.S., ECLIPX AMS y PAS** son controlados desde el CCO y su operación está establecida en el "Procedimiento para la Operación de los sistemas **Sistema E.V.I.D.S., ECLIPX Y AMS**" GOP-PR-0018. El sistema FIDS puntualmente además de mostrar la información de vuelos en tiempo real, permite desplegar la información de Aeropuertos Origen o Destino que se encuentran cerrados o restringidos, adicionalmente mediante la franja carrusel informativa se puede transmitir información relevante de última hora concerniente a la operación del Aeropuerto Internacional Eldorado. Estas pantallas se encuentran distribuidas de manera estratégica en la Terminal T1. . Las pantallas de información F.I.D.S. ubicadas en el T2 son controladas por el Concesionario a través del Centro de Control de Operaciones.


3.23.4 Sistema PAS

El sistema PAS en T1 y T2, se compone de una consola de perifoneo dotada de un micrófono para avisos espontáneos y cuenta con mensajes pregrabados para la información de visitantes y pasajeros. No se podrán efectuar llamadas generales para ubicar a personas, excepto en caso de emergencias, debidamente autorizadas por el Jefe del CCO y/o el Jefe de Terminales. Las empresas aéreas pueden efectuar llamadas locales en las salas de embarque, mediante los sistemas PAS, que se encuentran ubicados en salas o puertas de embarque, compuestos por micrófono y parlantes localizados, y cuyo uso se encuentra regulado por el "Procedimiento de Uso de Sistemas de Sonido Aeroportuario"

Para contactar al operador del Sistema PAS de Aeropuerto o al Inspector de Operaciones, se debe llamar a los teléfonos de contacto del CCO.

Asimismo el operador del sistema PAS podrá segmentar de manera localizada los mensajes que se transmiten en zonas particulares de la Terminal 1, dependiendo del caso o la información puntual que se quiera brindar.

En el caso de T2, la aerolínea que opera en este Terminal realiza todos sus llamados de manera directa.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 107 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

3.24 Señalización para uso de los pasajeros y usuarios del Aeropuerto.

La señalización implementada en T1, se desarrollará dando cumplimiento a los principios generales referentes a la utilización de señales contenidas en el documento “Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y Terminales Marítimos” de la OACI Doc. 9430, sección II, y al Manual de Señalética de OPAIN S.A de acuerdo a lo estipulado por la Dirección de Comunicaciones del Concesionario, salvo en el caso del T2 en donde se tomará como referencia la imagen corporativa del arrendatario.

Igualmente la señalización de evacuación y emergencia deberá ir acorde a la normativa internacional y nacional vigente, en lo referente a ubicación, tamaños, materiales, y diseño.

Los requisitos mínimos y principios generales referidos al uso de estas señales serán los siguientes:

3.24.1 Número de señales

El número de señales deberá mantenerse en un mínimo compatible con la necesidad de orientar a los pasajeros y público en general.

Para la señalización de salida de emergencias, ubicación de extintores de incendio, botones de pánico, etc., se utilizará la normatividad y códigos nacionales aplicables.


3.24.2 Ubicación y tamaño

Las señales deberán indicar, cuando corresponda, tanto la dirección en que se encuentran los servicios como su ubicación. Las señales se colocarán en lugares destacados y no deberán existir obstáculos que dificulten la buena visión de las mismas, ni estar junto a carteles, letreros publicitarios u otras señales que le resten importancia. La superficie de la señal debe contrastar con el entorno.

Las señales serán lo suficientemente grandes como para que pueda verse a una distancia razonable y, en caso necesario se iluminarán interna o externamente. La relación entre el tamaño del símbolo y la superficie total será la misma para todas las señales.

Las señales de dirección serán rectangulares y las de ubicación, cuadradas o rectangulares. Cuando se incluyan varias señales direccionales en un mismo tablero, deberá indicarse claramente las distintas direcciones del tráfico mediante la agrupación y separación apropiadas de dichas señales. Las flechas de dirección se colocarán en los tableros de señales de modo que produzcan el máximo efecto dinámico.

Si el símbolo utilizado en una señal que indica, implícita o explícitamente una dirección (por ejemplo AUTOBUS o BAÑOS) va unido a una flecha, debería estar orientado en la misma dirección que ésta para evitar ambigüedades.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 108 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Para casos de vías de evacuación o rutas de emergencia, se utilizarán demarcaciones horizontales en piso para orientar a las personas hacia un punto de encuentro específico.

3.24.3 Uso de Palabras

Dentro de lo posible deberán utilizarse únicamente símbolos. Cuando se considere indispensable utilizar palabras estas deberán usarse solamente junto con señales direccionales, de modo coherente en todo el Terminal, mientras que las señales de ubicación deberán tener el mismo símbolo direccional pero de mayor tamaño, situado a una altura apropiada en la instalación respectiva, sin añadir otras palabras.

Las palabras no formarán parte del símbolo sino que deberán estar separadas para mantener la importancia del símbolo.

Las palabras serán en idiomas español e inglés.

3.24.4 Letras y cifras

Cuando se considere necesario usar palabras se utilizará un tipo de letra simple y será el mismo en todas las señales de los terminales.

En general para combinar letras y fondos se utilizará letras claras sobre fondo oscuro, ya que ofrecen el contraste óptimo. En el caso de señales iluminadas interiormente las letras claras sobre fondo oscuro serán más legibles.

3.24.5 Colores

Para las señales mandatorias o prohibitivas se utilizará letras y símbolos rojos sobre fondo blanco o negro. Para la T1 se utilizarán letras amarillas y/o blancas sobre fondo negro y para la T2 se utilizarán letras blancas sobre fondo rojo.

3.24.6 Señalización de Salvamento

La implementación de señalización de salvamento e informativa en el Aeropuerto Internacional Eldorado, se constituye para OPAIN, en uno de los medios para dar cumplimiento a al compromiso plasmado en la Política Integral en HSEQ frente a “La calidad de sus servicios” y “La seguridad industrial y salud ocupacional”, con el propósito de informar de manera anticipada a las personas sobre la infraestructura, recursos y procesos que ofrece el Aeropuerto en materia operacional y de emergencias.

La señalización se entiende como el conjunto de estímulos que condicionan la actuación de quien los recibe, frente a las circunstancias que se desea resaltar, en este sentido la señalización de salvamento suministra indicaciones relativas a la seguridad de las personas y

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 109 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

los recursos para atención de emergencias; y por otro lado la señalización informativa proporciona indicaciones sobre los servicios operacionales.

Con el propósito que la señalización de salvamento atienda lo mencionado anteriormente, cumpla con los requerimientos técnicos y legales, y sea realmente efectiva, debe cumplir con lo siguiente:


- Contrato de Concesión, Apéndice F, Capítulo 6.2.1.3. Señalización.
- Ley 9 de 1979 Título III, artículo 93, 94, 117, 236
- Resolución 2400 de 1979,
- Resolución 1016 de 1989, artículo 11
- OACI, Anexo 9 Capítulo B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos.
- NFPA 101 Life Safety Code®
- NTC 1461 Higiene y seguridad. Colores y señales de seguridad.
- NTC 1910 Higiene y seguridad. Extintores portátiles. Distribución y localización en edificaciones.
- NTC 1931 Protección contra incendios. Señales de seguridad.
- NTC 1700 Higiene y seguridad. medidas de seguridad en edificaciones. medios de evacuación.
- Resolución 1050 de 2004. "Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia, de conformidad con los artículos 5°, 113, 115 y el parágrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002".

La señalización luminosa para puertas debe cumplir con:

- ISO 6309 Fire protection-Safety signs
- ISO 7010 Graphical symbols -- Safety colours and safety signs -- Registered safety signs
- DIN 67510 Photoluminescent pigments and products

Adicional, deberán contar con características elementales, entre las cuales se destacan:

- Atraer la atención de quien la observa, sin generar un riesgo para el usuario.
- Dar a conocer el mensaje previsto con suficiente anterioridad.
- Informar sobre la conducta a seguir.
- Ser clara, fácil de entender y de interpretación única.
- Debe ser fácil de leer o de identificar
- Debe ser coherente el mensaje con la acción a realizar
- Permitir a quien la observe crear la necesidad de cumplir con lo indicado.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 110 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

La señalización de salvamento, deberá utilizarse siempre que el análisis de los peligros existentes de las situaciones de emergencia previsible y de las medidas preventivas adoptadas, pongan en manifiesto la necesidad de:

- Alertar a las personas cuando se produzca una determinada situación de emergencia que requiera medidas urgentes de protección o evacuación.
- Facilitar a las personas la localización e identificación de determinados medios o instalaciones de protección, evacuación, emergencia o primeros auxilios.
- Orientar o guiar a los Servicios de Extinción de Incendios (ARFF) y Servicios de Emergencias Médicas (SEM) que realicen determinadas maniobras peligrosas.

La señalización no deberá considerarse una medida sustitutoria de las medidas técnicas y organizativas de protección colectiva y deberá utilizarse cuando mediante estas últimas no haya sido posible eliminar los riesgos o reducirlos suficientemente. Tampoco deberá considerarse una medida sustitutoria de la formación e información de los trabajadores en materia de seguridad y salud en el trabajo

3.25 Sistemas BHS.


3.25.1 Sistema de manejo y escaneo de equipajes en la T2.

Este sistema de Manejo de Equipajes se encuentra instalado en el primer nivel del Terminal Puente Aéreo, En él se procesan los Equipajes Originados y en Transferencia desde la Terminal. Cuenta con un solo nivel de escaneo, controlado por la Aerolínea Avianca y en concurso con las Autoridades Aeroportuarias.

3.25.2 Sistema de manejo y escaneo de equipajes en la T1.

El sistema de Manejo y Escaneo de Equipaje de la Terminal 1 incluye 64 mostradores de registro de pasajeros en el costado oriental y 60 en el costado sur, conectados con bandas transportadoras que integran básculas de pesaje y 4 mostradores aislados. Se cuenta también con un sistema de bandas de equipaje que alimentan dos clasificadores y, a partir de estos, otro conjunto de bandas transportadoras conectadas a once carruseles en las áreas de Make Up, divididos en tres carruseles en el costado oriental, cuatro en el costado occidental y cuatro en el costado sur. El área de conexiones internacionales / nacionales (recheck-in) cuenta con ocho mostradores conectados igualmente al sistema de manejo y escaneo de equipaje y tres bandas de alimentación localizadas en el costado occidental.

En sistema BHS se cuenta con tecnología AT, CT (ambas basadas en Rayos X) y detectores de trazas de explosivos (ETD) para la inspección del equipaje facturado de tamaño normal.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 111 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Para el tratamiento de equipaje sobredimensionado se cuenta con estaciones de manejo específico, compuestas de un escáner de grandes dimensiones y un detector de trazas de explosivos. Estos puntos de manejo de equipaje sobredimensionado están localizadas en dos niveles: una en el área de conexiones y dos en el nivel de salidas.

Para la entrega de equipaje de llegada internacional se instalaron seis conjuntos de bandas y carruseles de reclamo, de manera análoga al equipaje de llegada nacional que cuenta con siete carruseles con sus bandas de alimentación, con la capacidad y automatización adecuados para asegurar un proceso ágil, tanto para las Aerolíneas y Personal de Servicio en Tierra que depositan el equipaje en las bandas de alimentación, como para los Pasajeros que usen estas nuevas instalaciones. En cada una de estas áreas de entrega de equipaje se cuenta con una banda transportadora asociada a una banda acumuladora para la recogida del equipaje de grandes dimensiones, para su entrega por parte de la Aerolínea a los Pasajeros.

3.25.3 Procedimientos Específicos Sistema de Manejo de Equipajes

Como parte de los procedimientos desarrollados de manera especial para el Sistema de Manejo de Equipajes se cuentan aquellos que se mencionan a continuación.


3.25.4 Equipaje de Tamaño Normal

Todo equipaje, excepto aquel considerado como Sobredimensionado (OOG) será aceptado en el Sistema de Manejo de Equipaje en los ciento veintiocho (128) mostradores de registro, tres (3) bandas de entrada de equipaje en Transferencia y diecisiete (17) bandas de alimentación hacia trece (13) carruseles de reclamo de equipaje. El tamaño máximo de equipaje aceptable en el sistema (1370 mm x 610 mm x 766 mm y/o 45 kg.) permite una operación segura y evita posibles daños y pérdidas operacionales.

Si el pasajero requiere enviar equipaje de pequeñas dimensiones, los agentes de counter y personal de servicio en tierra están obligados a utilizar una de las bandejas portaequipaje dispuestas para inyectar el equipaje de tamaño y forma irregulares (equipaje que no tiene un fondo o costado firme y plano, como los morrales deportivos, morrales con tirantes, maletas pequeñas y redondas) o de indicarle al Pasajero la entrega de estos en los puntos de manejo de equipaje sobredimensionado si se trata de equipaje con un tamaño inferior al mínimo aceptable en el sistema (150 mm x 75 mm x 75 mm) o si se trata de elementos cilíndricos o afinados, como sombrillas o porta-planos.

El despacho de equipaje originado hacia el sistema de manejo está controlado de manera automática, excepto en aquellos mostradores no conectados directamente con el sistema, donde los agentes de counter asignados a estos equipos serán los únicos autorizados a depositarlos en cualquiera de las bandas de recolección trasera.

3.25.5 Equipaje Sobredimensionado (OOG)

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 112 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Si, luego de pesar o verificar las dimensiones del equipaje procesado por el agente de counter o de servicio en tierra se encuentra que el mismo está fuera de los rangos máximo (1370 mm x 610 mm x 766 mm y/o 45 kg.) o mínimo (150 mm x 150 mm x 50 mm), este debe ser movilizadado a las áreas habilitadas para equipaje sobredimensionado, localizadas en el costado occidental del área de Check-in y en el costado norte del área de reclamo de equipajes. El tamaño máximo de equipaje aceptable en el sobredimensionado (OOG) (2400 mm x 1000 mm x 1000 mm).

En este punto se efectuará la inspección de seguridad del equipaje y se definirá en conjunto con las autoridades respectivas la disponibilidad del mismo para su tratamiento por parte de las aerolíneas. El personal de servicio en tierra deberá recoger, el equipaje OOG exonerado, de uno de los dos ascensores OOG, localizados en los Make up de los costados occidental y sur.

3.26 Sistema FADS.

El sistema FADS (FIRE ALARM DETECTION SYSTEM) instalado en la T1 tiene como objetivo principal mitigar el riesgo derivado después del inicio de un incendio, caso en el cual tendrá tres propósitos fundamentales:

- Evitar la pérdida de vidas humanas.
- Evitar la pérdida de los bienes materiales.
- Evitar que las operaciones aeroportuarias se vean afectadas.

En general en todas las áreas del edificio del T1 habrá protección contra incendio, de acuerdo con las recomendaciones vigentes de la NFPA 72. Las consolas principales de manejo del sistema se encontrarán ubicadas en la Base Norte de Bomberos Aeronáuticos y en el Centro de Control de Seguridad (CCS) ubicado contiguo al CCO en la T1.

El sistema FADS está basado en una arquitectura de tres niveles:

- a) Nivel supervisorio
- b) Nivel periférico
- c) Nivel de campo

- a) Nivel supervisorio

El nivel supervisorio está conformado por las ESTACIONES PROPIETARIAS DE SUPERVISION o IFI (Intelligent Fire Integrator System):

- 1) Estación Propietaria de Supervisión IFI-48B-01, ubicada en piso 4, módulo 8B, CCO 4031-08.

2) Estación Propietaria de Supervisión IFI-13-02, ubicada en piso 1, modulo 3, Sub-Estación de Incendio Norte 1071-03.

b) Nivel periférico

Los dispositivos del nivel periférico se encargan monitorear entradas y controlar salidas a través de diferentes tipos de circuitos. Además deberá proveer la alimentación a todos los equipos en campo, ya sean de iniciación (sensores, estaciones manuales, etc.) o de notificación (estrobos, sirenas, módulos de relevo, etc.).

c) Nivel de campo

El nivel de campo del sistema FADS estará compuesto por dos tipos de dispositivos:


- 1) Dispositivos Inicadores
- 2) Dispositivos Notificadores

El nuevo terminal se dividió en 29 zonas de la siguiente manera:

De acuerdo con los diagramas, cada piso ha sido estratificado en zonas lógicas, según el resumen de la tabla 1.

| TABLA 1. ASIGNACION DE ZONAS POR PISO (FASE 1) | | | | | | |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | PISO 0 | PISO 1 | PISO 2 | PISO 3 | PISO 4 | PISO 5 |
| ZONAS ASIGNADAS | Z001 | Z101 | Z201 | Z301 | Z401 | Z501 |
| | | Z102 | Z202 | Z302 | Z402 | |
| | | Z103 | Z203 | Z303 | Z403 | |
| | | Z104 | Z204 | Z304 | | |
| | | Z105 | Z205 | Z305 | | |
| | | Z106 | Z206 | Z306 | | |
| | | Z107 | Z207 | Z307 | | |
| | | Z108 | | | | |
| | | Z109 | | | | |
| | | Z110 | | | | |
| | | Z111 | | | | |

3.27 Sistema BMS

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 114 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

El sistema BMS proporciona las soluciones para la supervisión y el control integrado de los sistemas de aire acondicionado, energía, iluminación, servicios y seguridad. Entre sus objetivos primordiales se encuentran los siguientes puntos:

- **Ahorro de energía:** mediante la aplicación de estrategias de optimización de la operación de cada uno de los subsistemas, en función del conjunto.
- **Control:** Resuelve estrategias y lazos de control de los sistemas según programaciones basadas en condiciones lógicas o esquemas horarios.
- **Integración:** Supervisa la operación de sistemas o equipos que tienen su propio control pero tienen carácter neurálgico para las operaciones del edificio.
- **Operación:** Una única interfaz de usuario para todos los subsistemas, útil desde el aspecto visual y para la operación diaria, la gestión de alarmas y el manejo de situaciones de emergencia, que además facilita las operaciones de diagnóstico de fallas, mantenimiento preventivo y correctivo.
- **Seguimiento:** Permite obtener estadísticas, recuperar datos históricos y auditar operaciones, para fines de mantenimiento, seguridad, análisis de costos, etc.

El BMS se encuentra ubicado en la T1, en el nivel 1 costado nor-occidental, área restringida y es operado por personal idóneo de la Dirección de Mantenimiento de OPAIN S.A., quienes toman acciones ante las alertas y alarmas generadas por el sistema, de acuerdo a lo estipulado en el Plan de Mantenimiento vigente o el que lo reemplace.

3.28 Sistema CUTE

Todos los mostradores en el Aeropuerto Internacional Eldorado están equipados con Hardware y Software proporcionados por OPAIN S.A., incluyendo la funcionalidad de equipos de terminales de usuario común (SITA-CUTE).


Todas las empresas de Ground Handling y Aerolíneas tienen que trabajar sobre esta infraestructura, que técnicamente permite a las Aerolíneas el acceso a sus propios sistemas de Control de salidas.

Todas las empresas que hacen uso del sistema CUTE, deben cumplir con lo estipulado en el CUTE Agreement vigente o el que lo reemplace, proporcionado por SITA.

En la T1 se cuenta con 128 mostradores de registro.

3.29 Sistemas CUSS

En los Terminales 1 y 2 del Aeropuerto existen counters de uso autónomo denominados CUSS (Common Use Self Service) destinados para aquellos pasajeros que deseen llevar a cabo su proceso de check in de manera independiente a la atención personalizada que ofrecen las Aerolíneas. Cada Aerolínea que usa el sistema, deberá contar con un espacio de drop off para

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 115 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

el equipaje en caso tal de que el pasajero lleve consigo equipaje para facturar, este espacio es básicamente un counter dedicado a la recepción de maletas y su identificación o señalización a la luz del pasajero se lleva a cabo en la pantalla del CUTE, en la parte superior del counter.

El Concesionario no asignará CUSS específicos y dedicados para cada Aerolínea, puesto que los pasajeros deberán acercarse a cualquier módulo instalado, ubicar la imagen de su línea aérea y empezar el proceso de check-in. Todas las líneas aéreas que utilizan el CUSS, tendrán su software o interface respectiva precargada en todos los módulos de las Terminales de Pasajeros con excepción del Puente Aéreo.

Adicionalmente la Aerolínea con sistema CUSS habilitado para sus pasajeros deberá proveer un funcionario que guíe y resuelva inquietudes del pasajero sobre el uso del sistema.

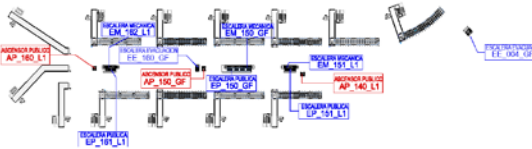
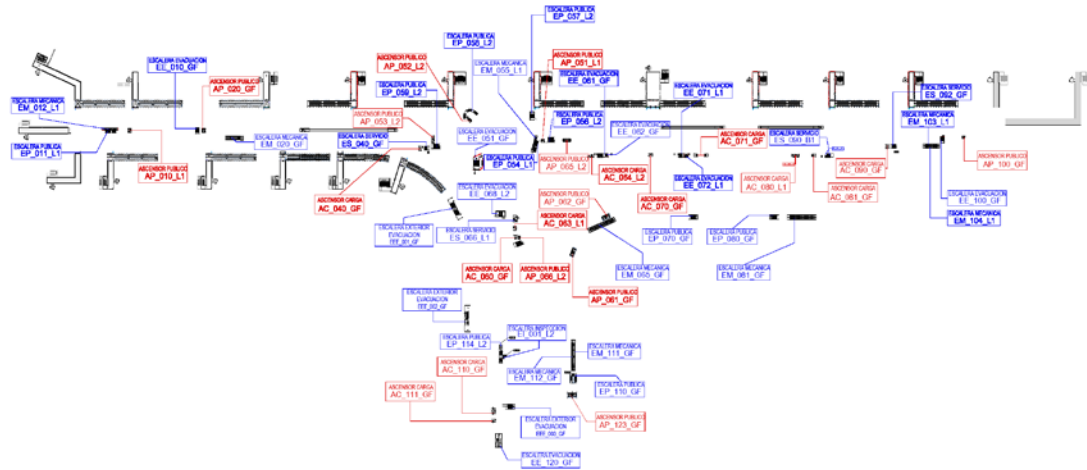
Todas las empresas que hacen uso del sistema CUSS, deben cumplir con lo estipulado en el CUSS Agreement vigente o el que lo reemplace, proporcionado por SITA.

En T1 se cuenta con 40 módulos de CUSS y en el T2 se cuenta con 12 módulos exclusivos para el operador.

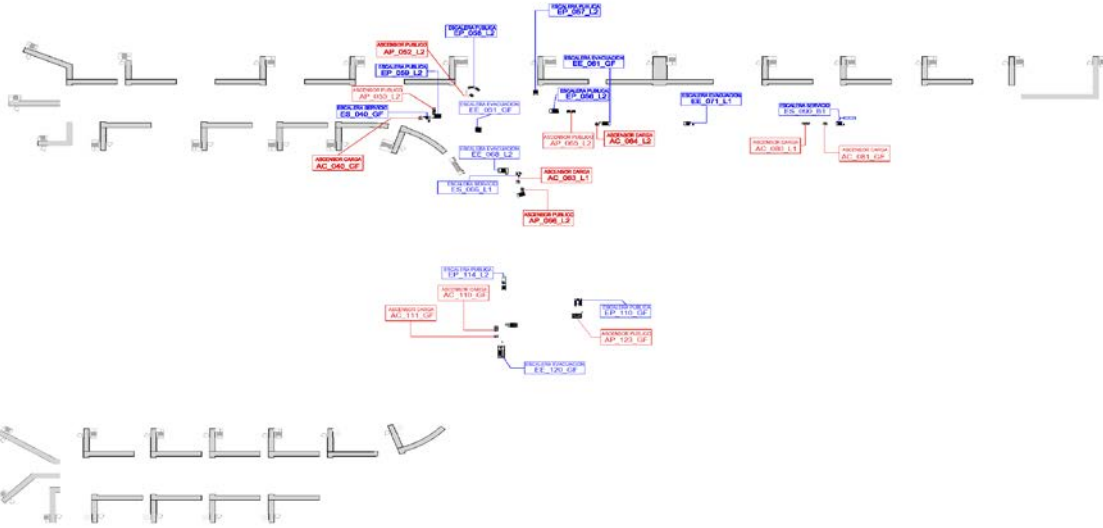
3.30 Manejo de ascensores, y sistemas mecánicos de desplazamiento.

Las escaleras, ascensores y pasillos mecánicos son instalaciones de transporte o elevación destinadas a facilitar el tráfico de personas, entre niveles definidos. Asimismo en determinadas aplicaciones de pasillos, se combinan el transporte de personas y el transporte de mercancías.

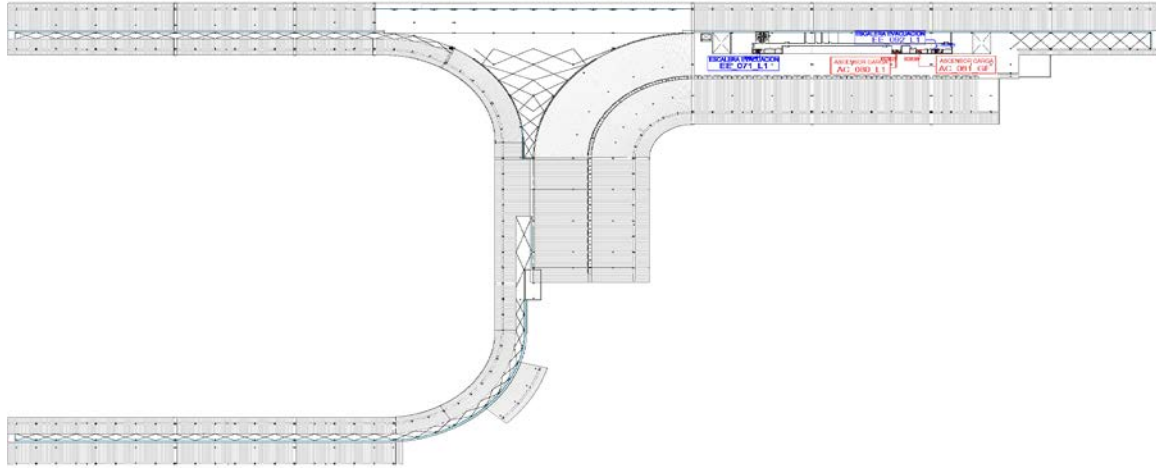
En la T1 se cuenta con los siguientes sistemas de ascensores, escaleras mecánicas y esteras rodantes:



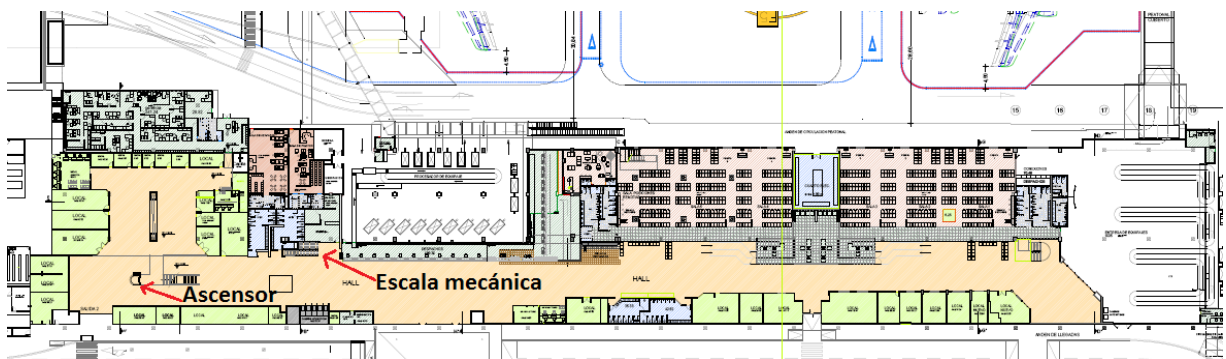
Nivel 13,30 T1




Nivel 17,30 T1



En la T2 se cuenta con los siguientes sistemas de ascensores y escaleras mecánicas en el nivel 00:



3.31 Control de puertas de acceso a PLB.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 119 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Los controles de acceso a los Puentes de embarque y desembarque serán manejados exclusivamente por personal de las Aerolíneas a cargo de estos procesos y por funcionarios autorizados de OPAIN S.A., para tal efecto es necesario acatar las siguientes recomendaciones y observaciones al momento de usar las puertas en puentes de abordaje:

1. Todas las puertas están cerradas y controladas por un sistema inteligente.
2. Para su uso es necesario contar con una tarjeta de control de acceso autorizada.
3. Las puertas se pueden usar sin tarjeta de control de acceso, solamente “en casos de evacuación por emergencia”.

Tanto para ingreso, como para salida use el lector de proximidad y teclado de la siguiente forma:

OPERACION POR ACCESO AUTORIZADO TEMPORAL

PASO 1: Digitar código PIN autorizado y propio de 4 dígitos.

PASO 2: Pasar la Tarjeta de Proximidad.

PASO 3: Observar que el lector de proximidad cambia a color verde.

PASO 4: Esperar a que la puerta quede liberada.

PASO 5: Abrir la puerta, ingresar y asegurarse de volver a cerrar la puerta para que la sirena no se active.

OPERACION POR ACCESO AUTORIZADO ATENCION DE VUELOS

PASO 1: Digitar su código PIN de 4 dígitos.

PASO 2: Oprimir la tecla de asterisco.

PASO 3: Digitar el tiempo en que desea que la puerta permanezca abierta, sin que suene la sirena. (Tiempo en minutos).

PASO 4: Pasar la Tarjeta de Proximidad

PASO 5: Esperar a que la puerta quede liberada


PASO 6: Observar que el lector de proximidad cambia a color verde, y permanece así durante el tiempo que usted digitó.

PASO 7: Abrir la puerta, y atender su vuelo.

Nota 1: En caso de requerir tiempo adicional, es necesario repetir todos los pasos desde el número 1.

Nota 2: En caso de cancelar el tiempo extendido, es necesario repetir todos los pasos, y escribir en el paso 3 el número “0” (cero).

ACCESO MEDIANTE ESCALERA DE SERVICIO DEL PUENTE DE ABORDAJE

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 120 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

No se permite a los funcionarios de líneas aéreas, empresas de ground handling o autoridades hacer uso de la escalera de servicio como punto de acceso hacia la plataforma o al Terminal de acuerdo a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en la parte séptima Numeral 7.1.7.1.1. Literal T y Numeral 7.1.7.1.7. Literal D.

Los controles de acceso a los Puentes de embarque y desembarque serán manejados exclusivamente por personal de las Aerolíneas a cargo de estos procesos y por funcionarios autorizados de OPAIN S.A., para tal efecto es necesario acatar las siguientes recomendaciones y observaciones al momento de usar las puertas en puentes de abordaje:

1. Todas las puertas están cerradas y controladas por un sistema inteligente.
2. Para su uso es necesario contar con una tarjeta de control de acceso autorizada.
3. Las puertas se pueden usar sin tarjeta de control de acceso, solamente “en casos de evacuación por emergencia”.

Tanto para ingreso, como para salida use el lector de proximidad y teclado de la siguiente forma:

OPERACION POR ACCESO AUTORIZADO TEMPORAL

PASO 1: Digitar código PIN autorizado y propio de 4 dígitos.

PASO 2: Pasar la Tarjeta de Proximidad.

PASO 3: Observar que el lector de proximidad cambia a color verde.

PASO 4: Esperar a que la puerta quede liberada.

PASO 5: Abrir la puerta, ingresar y asegurarse de volver a cerrar la puerta para que la sirena no se active.

OPERACION POR ACCESO AUTORIZADO ATENCION DE VUELOS

PASO 1: Digitar su código PIN de 4 dígitos

PASO 2: Oprimir la tecla de asterisco.

PASO 3: Digitar el tiempo en que desea que la puerta permanezca abierta, sin que suene la sirena. (Tiempo en minutos).


PASO 4: Pasar la Tarjeta de Proximidad.

PASO 5: Esperar a que la puerta quede liberada.

PASO 6: Observar que el lector de proximidad cambia a color verde, y permanece así durante el tiempo que usted digito.

PASO 7: Abrir la puerta, y atender su vuelo.

Nota 1: En caso de requerir tiempo adicional, es necesario repetir todos los pasos desde el número 1.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 121 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Nota 2: En caso de cancelar el tiempo extendido, es necesario repetir todos los pasos, y escribir en el paso 3 el número "0" (cero).

ACCESO MEDIANTE ESCALERA DE SERVICIO DEL PUENTE DE ABORDAJE

No se permite a los funcionarios de líneas aéreas, empresas de ground handling o autoridades hacer uso de la escalera de servicio como punto de acceso hacia la plataforma o al Terminal de acuerdo a lo establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en la parte séptima Numeral 7.1.7.1.1. Literal T y Numeral 7.1.7.1.7. Literal D.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**


| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 123 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 4

COMERCIAL

4.1 Generalidades

1. Cumplimiento Planes Operativos del Aeropuerto Eldorado: Estándar HESQ (V.5), Plan de Mantenimiento, Plan de Seguridad, Plan Ambiental y Plan Operativo. . Reglamentos Aeronáuticos de Colombia en el contenido de todas las partes que apliquen de acuerdo a la actividad realizada.
2. Cumplimiento de la Destinación de los contratos de Arrendamiento y Explotación Comercial.
3. Cumplimiento Normas de Publicidad (Avisos Publicitarios). Los avisos Publicitarios deben contar con el registro emitido por la Secretaría de Ambiente. Requisitos:
 - El artículo 30 del Decreto Distrital 959 de 2000 exige que los avisos de fachada sean registrados ante la Secretaría de Ambiente por parte del responsable de la publicidad, a más tardar dentro de los 10 días hábiles anteriores a su instalación.
 - Dentro de los requisitos a ser cumplidos por los avisos a ser registrados se encuentra que no puede haber más de un aviso por fachada, salvo que la edificación contenga dos o más fachadas, y los avisos no podrán exceder del 30% del área de la fachada; entre otros.
 - Es importante que para el registro de los avisos ante la Secretaría de Ambiente, se diligencien los formularios determinados para dicho fin en la Resolución 931 de 2008, así como se anexen los documentos solicitados en los artículos 6 y 7 de dicha norma. Los formularios a ser diligenciados se pueden verificar en la página web de la Entidad.
 - En caso de no cumplirse con lo dispuesto para el registro de la publicidad exterior visual señalada, se pueden generar sanciones por parte de la SDA que van desde la remoción del respectivo aviso, o, en su defecto, la imposición de multas hasta de 300 SMLV por cada día de infracción a la normatividad.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 124 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

MANEJO COMERCIAL EN TERMINAL DE PASAJEROS

4.2 Actividades Comerciales de los Arrendatarios

Será obligación de los arrendatarios y explotadores comerciales, obtener los permisos necesarios y otras autorizaciones legales que sean necesarias para desarrollar en los respectivos inmuebles, locales, espacios u oficinas, las actividades comerciales establecidas en los contratos. El hecho que los permisos y otras autorizaciones legales que obtengan los arrendatarios y explotadores comerciales, se refieran a otras actividades o giros comerciales, distintos de los establecidos en los contratos de arrendamiento, no significará en caso alguno autorización de OPAIN S.A. para llevar a cabo dicho giro o modificación de las normas contractuales.


En ningún caso podrán los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales destinarse a los fines siguientes:

Venta de artículos usados o de segunda selección, o que no correspondan por su calidad a los que el comercio de Bogotá D.C. ofrezca en los lugares de mayor prestigio o que no correspondan a los que los arrendatarios y explotadores comerciales vendan en otros inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales fuera del Aeropuerto. Sólo podrán venderse artículos usados cuando ello contribuya a dar valor adicional al producto o cuando sea un elemento de su naturaleza como, por ejemplo, obras u objetos de arte o antigüedades.

Actividades de cualquier naturaleza venta o exposición de cualquier tipo de mercadería o servicio que utilice procedimientos publicitarios o mercantiles inescrupulosos o falsos.

Ventas, aún por catálogos o simples muestrarios, de mercaderías no incluidas en el ramo comercial específico a que se destinan los mismos, sin la autorización previa de OPAIN S.A.

Queda prohibida la realización tanto en los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales como en las superficies comunes, incluyendo los espacios destinados a parqueaderos, de cualquier actividad que pueda constituir una perturbación a la explotación de los inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales, actividades que a vía de ejemplo, pueden ser las siguientes: venta ambulante (salvo las que han sido autorizadas), venta en voz alta por letreros móviles, mendicidad, discursos en público o actividades similares, perifoneo, voceo, abordar a los visitantes por fuera de los límites de los inmuebles, entrega de objetos, manifestaciones o protestas de cualquier naturaleza.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 125 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|


Los arrendatarios y explotadores comerciales que necesiten hacer entrega de volantes a viajeros y visitantes, deberán enviar previamente a la Dirección Comercial de OPAIN S.A., la imagen del material para aprobación. La entrega de los volantes se podrá hacer:

- En los puntos de información del aeropuerto
- Los arrendatarios y explotadores comerciales podrán ubicar un operario debidamente identificado en las puertas 1 y 6 nivel 0.0 y 8.70 del Terminal de Pasajeros, y en la salida del Parqueadero Central, de acuerdo a la programación establecida por OPAIN S.A. (Únicamente de martes a jueves de 08:00HL a las 16:00HL).

La ubicación de los volantes así como la de las personas que entregaran los mismos, será autorizada única y exclusivamente por OPAIN S.A. en los lugares y horarios establecidos previamente.

- OPAIN S.A. podrá también prohibir las actividades individuales, organizadas o en grupo que no tuvieren relación con la utilización del inmueble, local, espacio u oficina comercial, conforme a lo que se establece en este documento, OPAIN S.A. se reserva el derecho de impedir el acceso o de disponer la salida de toda persona o grupo de personas que realice o pretenda realizar cualquier acto que atente contra la moral, las buenas costumbres o el orden público o las disposiciones contenidas en este instrumento.
- Todas las normas de este párrafo serán aplicables a los arrendatarios y explotadores comerciales, su personal, proveedores, clientes y, en general, a toda persona que concurra al Aeropuerto.
- Los arrendatarios y explotadores comerciales quedarán además obligados, en caso que su personal realice o participe en las actividades o actos aquí mencionados, a retirar a las personas involucradas de toda labor en el Aeropuerto. En todo caso, los arrendatarios y explotadores comerciales se obligan a excluir a cualquier trabajador que hubiere sido fundadamente objetado por OPAIN S.A.

Queda prohibido a los arrendatarios y explotadores comerciales realizar actos o ejercer actividades, aunque sean esporádicas, capaces de dañar el entorno, el Medio Ambiente, los respectivos inmuebles, locales, espacios u oficinas comerciales, el edificio o partes comunes, o que sean perjudiciales al reposo, a la seguridad, al patrimonio y al comercio o actividades de los demás arrendatarios y explotadores comerciales. OPAIN S.A. y estos a su vez no podrán producir ni permitir que se produzcan olores nocivos, molestos u ofensivos,

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 126 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

fermentaciones o gases, humaredas, polvo, vapores o ruidos fuertes y molestos, sonidos o vibraciones originadas o emitidas en los inmuebles, locales comerciales, espacios u oficinas.

Los arrendatarios y explotadores comerciales, sus dependientes, funcionarios y representantes, sean cuales fueren las razones, no podrán practicar actos que estén reñidos con la moral y el orden público o con los reglamentos o normas adoptadas por el Aeropuerto.

No se autorizará la presencia de vendedores ambulantes ya sea dentro o fuera de la Terminal, así como en las zonas de carga, Aviación General y zona pública del área concesionada.

Los arrendatarios y explotadores comerciales, a través de sus funcionarios o representantes, y por el motivo que fuese, no podrán practicar actos que estén reñidos con la moral y el orden público.

4.3 Carga y Descarga de Mercancías y Residuos

La carga y descarga de mercancías y residuos, sólo podrá hacerse en los horarios y lugares fijados por OPAIN S.A., los cuales permanecerán vigentes en tanto no se haga un nuevo aviso cada vez que exista un cambio en los horarios.

OPAIN S.A. notificara a través de circular informativa a la comunidad aeroportuaria.

Todas las mercancías deberán ser retiradas de los lugares de carga y descargue, y de los espacios públicos, en forma inmediata. El traslado de las mercancías se debe realizar acompañado de un guía de despacho o su factura, utilizando carritos con ruedas de caucho u otro material que permita un funcionamiento silencioso.


Los horarios son los siguientes:

Ascensor de carga T1: **10:00HL - 11:30HL.**
23:00HL - 05:00HL.

Ingreso de mercancías T1: **10:00HL - 11:30HL.**
23:00HL - 05:00HL.

Muelle Internacional Filtro Oratorio, Muelle Nacional, Filtro Duty Free, Terminal Aéreo (Zona Pública):

04:00 a las 08:00 horas Cargue de Residuos
08:00 a las 12:00 horas Suministro de Insumos

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 127 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

12:00 a las 16:00 horas Cargue de Residuos
16:00 a las 20:00 horas Suministro de Insumos
20:00 a las 00:00 horas Cargue de Residuos
00:00 a las 04:00 horas Suministro de Insumos

4.4 Servicio de Restaurantes

El horario de atención se debe prestar 24 horas o en su defecto en todo momento de acuerdo a los vuelos programados.

Los precios de los productos y servicios deberán ser claramente identificados, y visibles al público consumidor sea en la carta o sobre los productos.

Los arrendatarios y explotadores comerciales deberán mantener las áreas de mesas limpias de bandejas ya ocupadas. El aseo que se haga durante los horarios de atención no podrá ser con elementos químicos que molesten a los usuarios.

No se permitirá a los arrendatarios y explotadores comerciales tener impulsadores, meseros o vendedores en el pasillo de acceso al sector de comidas, o en cualquier otro sitio de la plaza de comidas o de la Terminal. Lo anterior será verificado a través de los Inspectores de Terminal con los respectivos Reportes de Irregularidad.

Para los arrendatarios y explotadores comerciales que no cuenten con mesas y sillas en su establecimiento, el servicio a los clientes se realizará a través de pedidos y pagos en la caja del respectivo establecimiento.


El aseo en los locales se estará verificando periódicamente por parte de la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá en compañía del área de HSEQ de OPAIN S.A., por este motivo los arrendatarios y explotadores comerciales deberán cumplir con los requerimientos de la autoridad competente.

4.5 Publicidad y Propaganda

No se permitirá la instalación de propaganda o publicidad, con excepción de la identificación corporativa del arrendatario o explotador, como es previsto en su contrato con OPAIN S.A.

Cuando el arrendatario o explotador comercial requiera instalación de publicidad, o llevar a cabo eventos especiales no incluidos en el Contrato, este deberá contar con la autorización de la Gerencia Comercial y de Operaciones de OPAIN S.A.

OPAIN S.A. se reserva el derecho retirar cualquier publicidad no autorizada.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 128 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

4.6 Filmación y/o Tomas de Fotografías

No se puede realizar en el área concesionada ninguna filmación o toma de fotografías para fines comerciales sin la autorización escrita de OPAIN S.A. a través de la Gerencia Comercial y la firma del contrato autorizando dicha actividad.


Toda Filmación o toma de fotografías deberá ser coordinada con la Gerencia de Operaciones en coordinación con la Dirección de Comunicaciones, Jefatura de Terminales y autorizada por la Gerencia Comercial. La empresa interesada en dichos procedimientos deberá radicar en las oficinas centrales de OPAIN S.A. (Dirección de Comunicaciones), con 7 días de anticipación, la solicitud en donde manifiesta específicamente el objetivo de su procedimiento.

OPAIN S.A. podrá restringir filmaciones y tomas de fotografías en áreas consideradas como restringidas y/o estériles. Salvo casos que se consideren de manejo especial, previa autorización del Director de Operaciones, Seguridad y Comunicaciones.

Terminal Pasajeros

4.7 Servicios - Terminal T1

- 1.1. Food & Beverage
- 1.2. Publicidad
- 1.3. Telecomunicaciones
- 1.4. Aerolíneas
 - 1.4.1. Back Office
 - 1.4.2. Front Office
 - 1.4.3. Salas VIP
 - 1.4.4. Equipaje Rezagado
 - 1.4.5. Guardaequipaje
- 1.5. Comercio en General
 - 1.5.1. Agencias de Viaje
 - 1.5.2. Artesanías
 - 1.5.3. Artículos en cuero
 - 1.5.4. Joyería
 - 1.5.5. Souvenirs
 - 1.5.6. Aseguradoras
 - 1.5.7. Bancos- Cajeros Electrónicos
 - 1.5.8. Droguería
 - 1.5.9. Peluquería
- 1.6. Oficinas

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 129 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

4.7.1 Flujo De Mercancías y Manual de Vitrinismo T1

(Se_Adjunta anexo)


4.8 Terminal De Carga (TC1 + NTC)

Aplican las generalidades del presente capitulo.

4.9 Aviación General

Aplican las generalidades del presente capitulo.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 131 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 5

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS ARFF

5.1 Generalidades

Sin perjuicio de lo previsto en el RAC 14, el presente capítulo contiene una descripción del Servicio de Salvamento y extinción de incendios ARFF del Aeropuerto Internacional Eldorado y las pautas generales para el diseño y manejo de los planes de emergencia.

Opain S.A. garantiza el control directo del Servicio de salvamento y extinción de incendios ARFF, de manera que este mismo se preste en forma técnica y organizada, además se asegura que su personal cuente con su licencia y certificado médico actualizado, sea dotado oportunamente de los respectivos elementos de seguridad, este adecuadamente entrenado y calificado así como equipado técnica y logísticamente para cumplir con las funciones que le competen.

5.2 Objetivo

En cumplimiento de los Reglamentos de Aeronáuticos de Colombia y del objetivo allí consignado para los del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios ARFF el cual es salvar vidas en caso de accidentes o incidentes de aviación, ocurridos dentro del aeropuerto o su zona de influencia 9 kilómetros a partir del centro del aeropuerto, y con el fin de responder a estas contingencias OPAIN S. A. como explotador del aeropuerto, dispone de los recursos técnicos y humanos necesarios para conjurar las situaciones que implican la necesidad y posibilidad de extinguir un incendio que pueda:

- Declararse en el momento del aterrizaje, despegue, rodaje, estacionamiento, etc.
- Ocurrir inmediatamente después de un accidente o incidente de aviación.
- Ocurrir en cualquier momento durante las operaciones del aeropuerto.

Igualmente el Servicio de Extinción de Incendio acorde con la normatividad aeronáutica se extiende a las emergencias fuera del aeropuerto que generen riesgo a la operación aérea o a la comunidad, cuando la capacidad de los equipos, el personal, el entrenamiento y las características del servicio así lo permitan, sin desconocer como prioridad el servicio del aeropuerto y su zona de influencia.

El Servicio de salvamento y extinción de incendios AFRR realizará además labores subsidiarias relacionadas directamente con la función de prevención de incendios, seguridad e higiene industrial, evaluación operacional de planes de emergencia, sin desproteger los mínimos operativos para cumplir con el objetivo primordial del AFRR.

5.3 Categoría del Servicio de Salvamento y Extinción de incendios.

El nivel de protección que proporcionara el aeropuerto para efectos de salvamento y extinción de incendios será el que se establece para la categoría 10 OACI.

5.4 Recursos ARFF para la atención de emergencias

- 01 Director ARFF/SEM
- 01 Analista ARFF/SEM
- 21 BOMBEROS POR TURNO
- 02 ESTACIONES DE BOMBEROS
- 04 VEHÍCULOS DE EXTINCIÓN
- 01 VEHÍCULO DE RESCATE
- 01 VEHICULO PUESTO DE MANDO MOVIL

5.5 Agentes Extintores

A los efectos de reabastecer a los vehículos, el Servicio mantendrá una reserva de concentrado de espuma y agentes complementarios, equivalente al 200% de las cantidades de estos agentes que han de suministrarse en los vehículos de salvamento y extinción de incendios, dispone además de reserva de agua en cantidades superiores al 200% de lo exigido para la categoría ARFF declarada por el Aeropuerto, y un sistema de bombeo que permite el abastecimiento de los vehículos de extinción en un tiempo no mayor a cinco minutos.

5.6 Cantidades de agentes extintores disponibles en los vehículos ARFF.

| VEHICULO | CAPACIDAD DE AGUA | | CAPACIDAD DE ESPUMA | | P.Q.S. |
|----------|-------------------|--------|---------------------|--------|------------|
| | GALONES | LITROS | GALONES | LITROS | KILOGRAMOS |
| M - 01 | 1.500 | 5.670 | 200 | 756 | 250 |
| M - 02 | 1.500 | 5.670 | 200 | 756 | 250 |
| M - 07 | 3000 | 11.340 | 420 | 1.587 | 250 |
| M - 08 | 3000 | 11.340 | 420 | 1.587 | 250 |

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 133 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

5.7 Lista de organizaciones participantes, enlaces con ellos.

La cadena del sistema de comunicaciones está indicada en el Plan de Emergencia, en el ANEXO 005 – Red de Notificación, se tienen las listas de teléfonos, direcciones y detalles de la red de comunicaciones consideradas esenciales para la activación del Plan de Emergencia.

Contactos de los organismos responsables de proveer los servicios de emergencia, durante las 24 horas del día.

| NOMBRE | TELEFONO | AVANTEL |
|---|----------|---------|
| Centro de Control de Operaciones – CCO | 2205668 | 6825*1 |
| Seguridad Aeroportuaria | 2205676 | 6825*59 |
| Servicio de Extinción de Incendios – ARFF bases norte y sur | 2205669 | |
| | 2662255 | 6825*16 |
| | 2662256 | 6825*25 |
| | 2205670 | |
| Servicio de Emergencias Médicas | 2205674 | 6825*13 |

5.8 Plan de Emergencia.

Procedimientos extraordinarios que hacen parte de la estructura de respuesta a emergencias del aeropuerto y que tiene como finalidad coordinar los esfuerzos entre los distintos organismos, empresas e instituciones para hacer frente a accidentes derivados de la actividad aérea, fenómenos naturales, incendios estructurales, emergencias médicas masivas, eventos con materiales peligrosos u otro tipo de catástrofes que puedan afectar la operación del aeropuerto y explotación comercial del área concesionada.

El Plan de Emergencia contempla los procesos necesarios para mantener una óptima y efectiva respuesta ante la generación de una emergencia a fin de reducir a un mínimo los efectos que el evento produzca y en los que puedan comprometerse vidas humanas, la seguridad de las operaciones aéreas y la integridad estructural del aeropuerto, específicamente respecto al área concesionada.

En aquellos casos donde existan víctimas, todos los esfuerzos estarán encaminados a que las mismas sean prontamente asistidas por los servicios médicos y de atención pre-hospitalaria utilizando el talento humano calificado y los recursos disponibles en la ciudad de Bogotá, D.C. El Aeropuerto Internacional El Dorado adopta como plataforma metodológica para administración de emergencias el Sistema Comando de Incidentes (SCI) lo que permite la integración de los recursos, protocolos, procedimientos, personal, instalaciones y

comunicaciones en una estructura organizacional; Esta metodología deberá ser reconocida y aplicada por cada una de las compañías o empresas que operan en este terminal. Para contrarrestar los efectos de una emergencia se debe tener presente que el Plan de Emergencia contiene consideraciones para los siguientes aspectos:

| | | |
|----|----------------|---|
| a) | ANTES | Preparativos para la emergencia |
| b) | DURANTE | Operaciones en la emergencia |
| c) | DESPUES | Actividades post-emergencia y elaboración de documentos soporte |


5.9 Ejercicios y frecuencia de los ensayos de emergencias.

La realización de los simulacros de emergencia tiene por objeto asegurarse que las medidas definidas en el Plan, aseguren, al menos los siguientes resultados:

- a) Que la reacción de los organismos participantes o involucrados en la activación del Plan sea inmediata y ordenada.
- b) Que los procedimientos y acciones contempladas cumplan el objetivo deseado.
- c) Que los contactos y enlaces de comunicaciones definidos en el Plan, sean efectivos y permitan la adecuada coordinación entre los organismos participantes.
- d) Concertar, concretar y comprometer a todos los organismos involucrados que han de prestar ayuda en el Plan.
- e) Familiarizar a los jefes o responsables de cada entidad con el Plan de Emergencia del Aeropuerto, permitiéndoles conocer las acciones que debe ejecutar su dependencia.

Existen tres (3) métodos para someter a prueba el Plan de Emergencia del Aeropuerto.

| | | |
|----------|---------------------------------|------------------------------|
| A | SIMULACROS GENERALES | Frecuencia: Cada dos años. |
| B | SIMULACROS PARCIALES | Frecuencia: Una vez al año |
| C | SIMULACROS DE ESCRITORIO | Frecuencia: Dos veces al año |

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 135 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Para efectos de evaluación de los resultados de los simulacros que se ejecuten, se contará un Comité Evaluador, el que será preparado previamente de modo que se permita hacer una adecuada evaluación del contenido del Plan de Emergencias y su correcta aplicación.

5.10 Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.)

Ubicación física.

Para cumplir con este propósito OPAIN S. A. estableció como Centro de Operaciones de Emergencia COE, las instalaciones que se encuentran ubicadas en el 3er piso de la T1, donde además funciona el CCO.

Estas instalaciones están dotadas con los equipos tecnológicos e instalaciones físicas y documentales, lo cual permite la administración de cualquier tipo de Emergencia o contingencia dentro o fuera de nuestro Terminal Aéreo.

5.11 Dirección del COE (Gestión).


La Dirección inicial del C.O.E, estará a cargo del Gerente de Operaciones de OPAIN S. A. para el manejo de cualquier tipo de evento que se presente, quien estará apoyado por sus áreas operativas de Seguridad Aeroportuaria, mantenimiento, operaciones de aeropuerto, parte 9corresponda. Igualmente podrá requerir apoyo logístico, técnico y de especialista de acuerdo a la magnitud del evento.

Participarán en la activación del COE la policía aeroportuaria, un delegado con autoridad de parte de la Empresa Explotadora de la Aeronave (Aerolínea) de ser pertinente y el delegado de la Aeronáutica Civil previamente designado por la Dirección de la UAEAC.

De ser requeridos se solicitará la presencia y participación de las demás autoridades que mantienen actividad en el Aeropuerto (Fuerzas militares, MIGRACION COLOMBIA, DIAN, ICA, Delegado del Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático (IDIGER) o su Equivalente a nivel Cundinamarca CREPAD (este último si el accidente aéreo ocurre en la jurisdicción del Departamento de Cundinamarca). Delegado de las entidades de respuesta a emergencias avaladas por el Sistema Distrital o Regional con nivel de toma de decisiones.

5.12 Funciones

a) Mantendrá contacto permanente con el Puesto de Comando (P.C) y organismos gubernamentales para la superación de la emergencia.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 136 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

b) Actuará como eje central para la coordinación y la toma de decisiones mientras se realiza el relevo del mando de ser necesario en caso de interferencia ilícita o amenazas.

c) Mediante el Grupo de Seguridad Aeroportuaria deberá aislar el área e impedir el ingreso del personal que no esté directamente involucrado, según el tipo de emergencia.

d) Convocar los grupos de ayuda mutua.

e) Determinará el control de acceso de personas, vehículos, entes de respuesta y demás personal o Entidades requeridas para el evento.

f) Verificar que estén actuando los Grupos de Seguridad Aeroportuaria, Bomberos Aeronáuticos y Sanidad Aeroportuaria.

g) Garantizarán la instrucción y logística requerida por el personal que labora en centrales de comunicaciones, conmutadores y torre de control a fin de facilitar la obtención de información en las emergencias.

h) En caso en que el incidente y/o accidente involucre ciudadanos de otras nacionalidades, el funcionario a cargo de las comunicaciones deberá dar aviso a la Cancillería, con el fin de notificar a las embajadas correspondientes acerca del evento y establecer las coordinaciones del caso a la luz de los acuerdos internacionales.


i) Apoyará las labores investigativas, una vez sea superada la emergencia.

j) Evitar el cruce de funciones entre las áreas de la emergencia.

5.13 Servicio de Sanidad Aeroportuaria.

Los objetivos del Servicio de sanidad Aeroportuaria son:

Proveer y mantener disponible un centro de asistencia médica de primeros auxilios para suministrar tratamiento médico de emergencia (soporte básico de vida), incluyendo los equipos y medicamentos básicos para atender dichas emergencias, según lo estipulado en el Decreto No. 1601 de 1984 del Ministerio de Salud.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 137 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Dar soporte técnico vía telefónica o por radio frecuencia a la Torre de control Eldorado (Servicios de tránsito Aéreo en el aeropuerto internacional Eldorado) y/o a los aviones en vuelo, cuando se presenten urgencias médicas dentro de las aeronaves, que correspondan a situaciones dentro de las funciones del personal médico disponible.

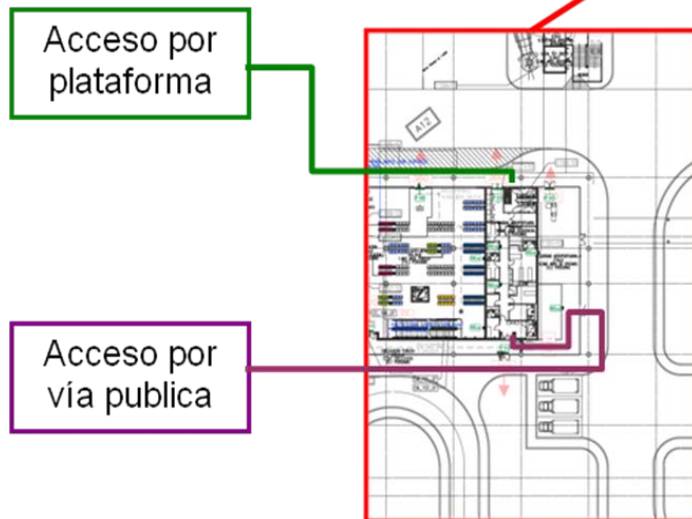
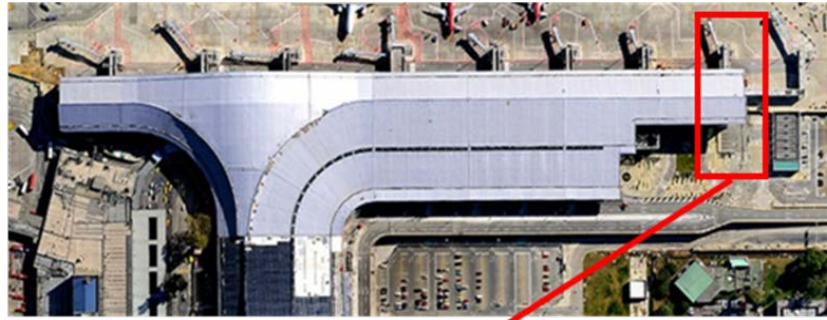
Llevar los registros de atención diaria de consulta general y de urgencias, de observación de pacientes, procedimientos y actividades que realiza en el servicio conforme a los formatos internos y los que ha establecido la Aeronáutica Civil.

Efectuar un consolidado mensual que recopile las patologías presentadas y su codificación según la Clasificación Internacional de Enfermedades y el número de casos presentados para fines científicos, administrativos y estadísticos en los formatos establecidos por Aeronáutica Civil para tales efectos.

5.14 Recursos del Servicio de Emergencias Médicas del Aeropuerto

- Dos (2) médicos generales con experiencia en atención de urgencias;
- Siete (7) auxiliares de enfermería con experiencia en atención de urgencias;
- Un (1) Regulador (Radioperador);
- Cuatro (4) conductores de ambulancia TAB (Transporte asistencial básico);
- Cuatro (4) ambulancias.


Ubicación de Sanidad Aeroportuaria en la T1, costado oriental.



5.15 Coordinación de Respuesta Ante Emergencias:


La Dirección ARFF/SEM

Tiene establecido procedimientos de comunicación e información ante la Respuesta a Emergencias en el Aeropuerto Internacional El Dorado su área de influencia y procesos de capacitación entre ARFF -OPAIN y los grupos de ayuda mutua, conforme al documento 9137 parte 1, Capítulo 11 numeral 11.2 Casos de Emergencia de Aeronaves en los que puede ser necesaria la intervención de los servicios, al documento 9137 parte 7, Capítulo 2 numeral 2.2 (2.2.3) Tipos de Emergencia, a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC 14- Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos, numeral 14.6.1.1, contrato de concesión No. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006 apéndice F numeral 6.12.1. Parágrafo 4 y al Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional El Dorado Bogotá.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 139 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- La Torre de Control activará vía telefónica, timbres de alarma, radio, avante o Intercom (ATS) a los servicios ARFF OPAIN en caso de ALERTA LOCAL, ALARMA GENERAL O ACCIDENTE AEREO, al recibir la notificación el servicio ARFF OPAIN coordinará su respuesta y en todos los casos el director ARFF informará la novedad al grupo primario de Operaciones y activara los organismos de ayuda mutua, según la criticidad y nivel de la emergencia brindando la siguiente información como mínimo:
 - Pista a utilizar
 - Tiempo estimado para el aterrizaje.
 - Tipo de aeronave.
 - Número de Pasajeros
 - Tripulación a Bordo
 - Empresa explotadora.
 - Tipo de falla.
 - Cantidad de Combustible.
 - Tipo y cantidad de Mercancías Peligrosas.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 141 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 6

GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL


La estructura orgánica de OPAIN S.A., define que dentro de la Gerencia de Operaciones se incluye la Dirección de Seguridad Operacional, a la cual se le transfieren las responsabilidades inherentes a la Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional - SMS-; el Sistema de Gestión de Control de Fauna y la Gestión de Mercancías Peligrosas Transportadas por Vía Aérea; para las cuales se tienen en cuenta las normatividades nacionales e internacionales aplicables para cada especialidad, de acuerdo a las actividades que en calidad de operador aeroportuario desempeña OPAIN S.A. y al alcance de sus responsabilidades según el Contrato de Concesión.

6.1 Sistema de Gestión de Seguridad Operacional - SMS

OPAIN S.A., como operador del Aeropuerto Internacional El Dorado, es responsable de implementar un Sistema de Gestión de Seguridad Operacional - SMS en el aeropuerto, el cual se ha estructurado siguiendo las normas y recomendaciones nacionales e internacionales aplicables contempladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - 22, el anexo 19 de la OACI, el Documento 9859 de la OACI, el Contrato de Concesión y demás documentación aplicable.

El área designada para la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional en el Aeropuerto El Dorado, es la Gerencia de Operaciones de OPAIN.S.A., mediante la Dirección de Seguridad Operacional, quien es la encargada de verificar que la operación en las instalaciones que le han sido concesionadas se desarrolle de manera segura y eficiente, procurando un aceptable nivel de seguridad operacional, mediante:

- El cumplimiento de la normatividad aplicable en el aeropuerto, y la exigencia de la misma a los procesos propios de la operación, acorde a las responsabilidades de OPAIN como administrador.
- Revisión de la normativa nacional e internacional aplicable vigente.
- Un proceso permanente de gestión de reportes tanto obligatorios como voluntarios, que permitan verificar no solo lo que ocurre en la organización, sino también las tendencias del sistema a fin de tomar acciones.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 142 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|


- La capacitación permanente de nuestro personal en temas relativos a la seguridad operacional.
- La sensibilización y promoción sobre seguridad operacional a la comunidad aeroportuaria pertinente.
- La generación de una cultura de la seguridad operacional y una política de reporte voluntario
- La atención de las auditorías realizadas por parte de la Autoridad Aeronáutica a la Dirección de Seguridad Operacional del Concesionario, lo cual permite la identificación de falencias que pudieran presentarse.

6.1.1 Inspección y Seguimiento

Durante las 24 horas del día y los 365 días del año, los Inspectores de Plataforma son los encargados de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos por las normas aeronáuticas nacionales, internacionales y otras específicas emitidas por el Concesionario. Producto de sus inspecciones diarias, surgen los reportes de irregularidades, los cuales son un importante insumo para que la Dirección de Seguridad Operacional identifique los principales focos de atención en la toma de acciones correctivas y preventivas, en pro del fortalecimiento de la seguridad operacional en las plataformas.

La Dirección de Seguridad Operacional cuenta con Inspectores capacitados de manera específica en los diferentes componentes del Sistema de Gestión y quienes mediante su permanencia en el lado aire, desarrollan actividades de verificación, tendientes a la identificación de peligros, gestión de los riesgos y seguimiento a la mitigación de los mismos, siendo apoyo clave para la Implementación del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional aprobado por la Autoridad Aeronáutica - SMS-.

El Comité del Grupo Primario de la Gerencia de Operaciones, está conformado por el Gerente del Área y su Grupo de Directores, siendo este un espacio para la exposición y seguimiento de asuntos relacionados con la seguridad operacional. Este es un foro para discutir desde diferentes perspectivas los asuntos concernientes a la seguridad operacional, especialmente aquellos que exigen un punto de vista más amplio, dado que está integrado por especialistas multidisciplinarios en las diferentes actividades operacionales (Director de Operaciones, Director de Seguridad Aeroportuaria, Director ARFF/SEM, Director de Mantenimiento, Director de Seguridad Operacional). Dichas reuniones se desarrollan con una frecuencia semanal.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 143 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

6.1.2 Identificación de los peligros

Existen varios sistemas para identificar y hacer seguimiento a las condiciones que amenazan la seguridad operacional, como:

- Las inspecciones programadas por parte de representantes de la Dirección de Seguridad Operacional.
- El reporte voluntario por parte de la comunidad aeroportuaria mediante el envío de correos electrónicos al correo seguridadoperacional@eldorado.aero; diligenciamiento del formato establecido en la página web www.opain.co; comunicaciones físicas dirigidas al Concesionario, información recibida en los Comités Aeroportuarios liderados por las diferentes áreas de la Gerencia de Operaciones, llamadas telefónicas, entre otras.
- Informes elaborados por los Inspectores de Plataforma, por los Inspectores de Seguridad Operacional y remitidos a la Dirección de Seguridad Operacional.
- Información obtenida de los indicadores elaborados por el Concesionario.
- El análisis de carencias del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional.
- Las auditorías de Seguridad operacional realizadas a los procesos de la organización.

6.1.3 Divulgación y Corrección de las Novedades

Una vez identificados los peligros para la seguridad operacional, estos son dados a conocer a quien corresponda su gestión, entendiéndose:

- Tenedor de espacio: para tomar las acciones correctivas pertinentes a sus procesos, con sus colaboradores y en los espacios ocupados por los mismos según la naturaleza del hallazgo y de acuerdo a los requisitos establecidos en la normatividad aplicable y el contrato establecido con el Concesionario.
- Instalaciones aeroportuarias: Dirección de Mantenimiento de OPAIN S.A. y/o áreas encargadas de la ejecución de obras según el caso, incluyendo los procedimientos de inspecciones, intervalos y tiempos, listas de verificación, divulgación de resultados y asegurando la rápida corrección de las condiciones inseguras detectadas.
- Operadores y prestadores de servicios aeroportuarios: para que sean adoptadas las medidas correctivas en sus procesos, con sus colaboradores, infraestructura o cualquiera que fuera la condición desalineada con el cumplimiento de las normas aplicables.

Una vez comunicada y solicitada la corrección de novedades, se hace seguimiento con el fin de verificar la toma de acciones requeridas hasta la eliminación/mitigación del riesgo.


| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 144 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Los procedimientos emitidos por las diferentes áreas del Concesionario para garantizar la seguridad operacional, estarán siempre acordes a los requerimientos normativos aplicables para cada caso específico y por tanto estarán alineados con los requisitos establecidos para la industria, contando con el apoyo y acompañamientos necesarios por parte de la Dirección de Seguridad Operacional, de acuerdo al caso.

6.1.4 Cultura de la Seguridad Operacional

Siendo el conocimiento de las normas el pilar fundamental en el establecimiento de una cultura de seguridad operacional, independientemente de la actividad de cada uno de los participantes de la industria, estos son algunos de los sistemas de sensibilización establecidos por el Concesionario, en busca del fortalecimiento de la Cultura de la Seguridad Operacional en las instalaciones aeroportuarias:

- Con los colaboradores del Concesionario: mediante participación en el programa de capacitación establecido por la Dirección de Recursos Humanos de OPAIN S.A., los empleados que ingresan a la compañía reciben de parte de la Dirección de Seguridad Operacional, una capacitación específica sobre el aeropuerto y la normatividad aplicable a sus operaciones.
- Con una frecuencia quincenal, la Dirección de Seguridad Operacional dicta el curso permiso de conducción en área de movimiento aeropuerto El Dorado mediante el cual se dan los lineamientos básicos para operar vehículos en las plataformas del aeropuerto, incluyendo aspectos aeroportuarios generales.
- Con la realización de Comités Aeroportuarios de Seguridad Operacional, propiciando un espacio para la coordinación de las actividades desarrolladas por los operadores de aeronaves y los prestadores de servicio en tierra, donde además se dictan charlas específicas de apartes normativos aplicables y que de acuerdo a las condiciones operativas son relevantes para sus participantes.
- Con la realización de la Semana de Sensibilización en Seguridad Operacional, la Dirección de Seguridad Operacional ofrece cuatro días de capacitación en temas relacionados con la materia, procurando la intervención de conferencistas internacionales que permitan medir nuestra gestión respecto a otros aeropuertos de la región. Este programa de capacitación se realiza con una frecuencia anual y está dirigido a toda la comunidad aeroportuaria, sin costo alguno para sus participantes.
- Con la emisión anual de la Revista de Seguridad Operacional de El Dorado, en la cual se incluyen temas relacionados con la normatividad aplicable y las diferentes actividades que se desarrollan en las instalaciones aeroportuarias tendientes al mejoramiento de las condiciones seguras para la operación.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 145 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- Con la emisión de los Boletines de Seguridad Operacional, cuyo objeto es recordar a la comunidad aeroportuaria aspectos importantes de los requisitos establecidos por las normas aplicables en el lado aire del aeropuerto.
- Con la emisión de Circulares normativas e informativas, las cuales surgen basados en la necesidad de implementar nuevos procedimientos o exigir cumplimiento de un requisito específico; estas son dirigidas a toda la comunidad aeroportuaria, facilitando periodos de transición para su cumplimiento.
- Con la utilización de la página web del aeropuerto www.opain.co, donde se incluyen las publicaciones de capacitación, normatividad aplicable y estándares de seguridad operacional emitidos por la Dirección de Seguridad Operacional con el fin de facilitar el acceso de la información a la comunidad aeroportuaria.

6.1.5 Cultura del Reporte

OPAIN S.A., como operador del Aeropuerto El Dorado ha estipulado que todas las personas que desarrollen actividades en las zonas aeroportuarias y estén involucradas o hayan presenciado un incidente o accidente dentro de dicho espacio, están obligadas a reportar y suministrar la información y documentación requerida a los Inspectores de Plataforma, Inspectores de Seguridad operacional otros representantes del Concesionario y/o la Autoridad Aeronáutica competente.


Medios para la Notificación

- Centro de Control de Operaciones - CCO, Teléfonos 3848867
- Correo electrónico: seguridadoperacional@eldorado.aero
- FORMATO DE REPORTE VOLUNTARIO, publicado en la página web www.opain.co/seguridadoperacional/sms
- Dirección de Operaciones de OPAIN S.A.
- Dirección de Seguridad Operacional de OPAIN S.A.

¿Qué debemos notificar? Todo peligro e incidente que pueda causar daño o lesiones o que amenace la viabilidad de la operación del aeropuerto.

Se debe informar sobre los peligros e incidentes si se estima que:

- Puede hacerse algo para mejorar la seguridad operacional;
- Otros miembros del personal de aviación podrían aprender del informe; o

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 146 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- El Sistema y sus defensas inherentes no funcionan según lo exigen las regulaciones o procedimientos establecidos.

Nota: en caso de duda en cuanto a la importancia del suceso para la seguridad operacional, se debe notificar.

¿Quién debe reportar? Se hace necesario que las notificaciones voluntarias de incidentes o peligros los realicen todos los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina, controladores de tránsito aéreo, trabajadores de aeropuertos, mecánicos de mantenimiento de aeronaves y en general toda la comunidad aeronáutica, incluyendo empleados directos e indirectos (de subcontratistas).

6.2 Control de la Fauna

El área de Control Fauna de OPAIN S.A. se encuentra asignada a un Coordinador, con las competencias técnicas necesarias para desarrollar e implementar el Programa de Gestión de Riesgos por Aves y otra Fauna GERPAF. El Coordinador de Control Fauna de OPAIN S.A. asume las funciones del Oficial de Peligro Aviario y Fauna del Aeropuerto El Dorado.


Para la ejecución de las actividades descritas en el Programa, OPAIN S.A. cuenta con un grupo operativo conformado por profesionales y auxiliares que monitorean en campo las condiciones de fauna y efectúan actividades de control según la necesidad. . El personal se encuentra bajo el comando y supervisión de la coordinación de Control Fauna de OPAIN S.A, y está dotado con los dispositivos de comunicación, medios de transporte, equipos de dispersión y herramientas para el monitoreo.

6.2.1 Programa de Gestión de Riesgos por Aves y otra Fauna - GERPAF.

Para dar cumplimiento al Plan Nacional de Limitación de Fauna en Aeropuertos de la Aerocivil, el Concesionario formuló el PROGRAMA DE GESTIÓN DE RIESGOS POR AVES Y OTRA FAUNA - GERPAF (Documento GSO -PG-001) que contiene todas las actividades documentales, técnicas y operativas necesarias para el control de fauna en las áreas concesionadas del Aeropuerto El Dorado.

En su programa, el Concesionario acata las orientaciones, normas y directrices de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI y de la Autoridad Aeronáutica de Colombia; así mismo, las disposiciones del Comité Nacional Interinstitucional para la Prevención del Peligro Aviario y de la fauna de Colombia o la Entidad que asuma sus funciones, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución 3530 de julio de 2010.

Dado que el Programa de Control de Fauna y Peligro Aviario abarca áreas que no forman parte del área concesionada; la planificación, coordinación y ejecución de las tareas que sean

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 147 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

necesarias desarrollar, se canalizan a través del Comité de Control Fauna del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, al cual son convocadas las organizaciones que se especifican en el Programa Nacional y la Circular N° 5001-01105-2002 de Aerocivil.

6.2.2 Identificación de peligros por fauna

6.2.2.1 Monitoreo de fauna


Para garantizar la oportuna identificación de peligros, OPAIN S.A. ha dispuesto recursos técnicos y humanos para monitorear las condiciones de fauna, sus variaciones espacio-temporales, y condiciones atractivas; la información obtenida es el insumo fundamental para desplegar estrategias de intervención y la planificación de actividades.

Mediante las inspecciones que realizan los Supervisores de Control de Fauna- SF y los Inspectores de Plataforma - IP en el lado aire, se monitorea la presencia de aves u otro tipo de animales que constituyen un riesgo para la actividad aeronáutica. A partir de las condiciones identificadas o los reportes de novedad recibidos, se despliegan procedimientos para la dispersión, retención o recolección de restos de fauna en el área concesionada a OPAIN S.A. Estas actividades se coordinan a través del Centro de Control de Operaciones CCO, dejando registro en las Bitácoras de Control Fauna y de Operaciones.

Monitoreos diarios de fauna: son recorridos en los cuales se hace énfasis en la identificación de presencia de fauna, su determinación taxonómica, ubicación y hábitat atractivos con el fin de detectar de manera oportuna condiciones de amenaza por presencia de fauna y llevar a cabo dispersiones y hostigamientos de acuerdo a las condiciones encontradas, si es necesario.

Inspecciones: se realizan recorridos a la infraestructura aeroportuaria, cerramientos perimetrales y las obras de expansión y modernización del aeropuerto en busca de presencia de fauna y hábitats propicios para su permanencia.

De acuerdo a investigaciones y análisis en campo, referentes a las condiciones ecológicas, medioambientales y operacionales del aeropuerto, el Concesionario diseña e implementa medidas activas y pasivas para controlar la influencia de aves y otra fauna en las zonas aeroportuarias que le han sido concesionadas, de acuerdo al nivel de riesgo identificado para la operación de aeronaves.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 148 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

6.2.3 Notificación de incidentes con fauna

OPAIN S.A. cuenta con un Procedimiento para la Notificación de los Incidentes con Fauna ocurridos dentro del Aeropuerto El Dorado (GSO-PR-001), diseñado para recopilar y gestionar información detallada acerca de novedades/incidentes en operaciones aeronáuticas generados por aves y todo tipo de fauna silvestre; aplica a toda la comunidad aeroportuaria, definiendo claramente las actividades y mecanismos dispuestos para el reporte.

Impactos: Para la notificación de un impacto con fauna deben acatarse las disposiciones de la Circular Reglamentaria 045 de 2011 emitida por la U.A.E.A.C, haciendo uso del Formulario de Reporte de Impactos por Fauna de la Entidad.

El formulario debe ser enviado a la Aeronáutica Civil con copia al Operador de Aeropuerto en los plazos dispuestos en el procedimiento descrito en la mencionada Circular.

En el caso de impactos detectados por pilotos, es obligación de las tripulaciones reportar la ocurrencia del evento a la Torre de Control del Aeropuerto Eldorado; en el caso de impactos detectados en mantenimiento o avistados desde tierra, el personal operativo en tierra y la comunidad debe reportar de inmediato al operador de aeropuerto.

Hallazgo de fauna muerta o herida: OPAIN S.A. ha formulado un procedimiento para la Recolección y registros de Restos de Fauna (GSO-PR-007) con ámbito de aplicación a toda la comunidad aeroportuaria. Estos eventos son reportados a través del formulario GSO-FR-003

Incurción de fauna: En el caso que se presente un incidente relacionado con - la incurción de fauna al área de maniobras, se diligenciará el Formato para el Registro de Incurción de Fauna en el Área de Maniobras (GSO-FR-019).

6.2.4 Investigación Biológica

Al área de Control Fauna de OPAIN S.A. implementa metodologías específicas para el estudio puntual de especies, comunidades, hábitats, ecosistemas o situaciones operacionales, con el fin de establecer insumos específicos para la gestión de los riesgos por fauna y la planificación de actividades del área. A partir de estos resultados se establecen los escenarios de amenaza y se diseñan las medidas predictivas y proactivas más acordes a la situación identificada.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 149 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

6.2.5 Gestión de riesgos por fauna

6.2.5.1 Control Activo de Fauna - Dispersión y Retención

Cuando la presencia de fauna constituye una situación riesgosa que requiere la dispersión de individuos, el equipo de Control de Fauna definirá el sistema de hostigamiento y/o ahuyentamiento a utilizar en el área concesionada. Los métodos y técnicas pueden variar en su complejidad, así que la escogencia de la misma dependerá de las especies encontradas, número de individuos, comportamiento, ubicación y el grado de peligrosidad.


Para el ejercicio de las maniobras, el personal operativo acatará las disposiciones del Procedimiento para la Dispersión de Fauna (GSO-PR-002) y la versión vigente de la Carta de Acuerdo firmada entre la Torre de Control de El Dorado y la Gerencia de Operaciones de OPAIN S.A.

6.2.5.2 Equipos de dispersión

Mediante la operación de los equipos de manera individual o en combinación, se busca lograr la mayor efectividad posible, manteniendo las áreas concesionadas a OPAIN S.A., libres de aves y otra fauna y dispersando especies focales que representan la mayor amenaza.

Algunos de los equipos que OPAIN S.A. ha dispuesto para la dispersión activa de la fauna en las áreas que le han sido concesionadas en el Aeropuerto Internacional El Dorado son:

- **Pirotecnia:** Set de lanzadores especiales y cartuchos pirotécnicos que al estallar producen una gama de sonidos que funcionan como repelentes auditivos. Dada su seguridad y fácil manipulación, es una técnica que permite responder rápidamente a condiciones de riesgo. En el Aeropuerto El Dorado se cuenta con tres tipos de municiones; Screamer Siren y Bird Banger que son efectivas para aves que vuelan a bajas alturas y que forrajean en zonas de seguridad, y cartuchos de Lacroix que debido a que alcanzan mayor altura (hasta 300m) y el sonido de las detonaciones es más potente, son más efectivos para dispersar aves que vuelan a mayores alturas como los gallinazos.
- **Cetrería Robótica,** Consiste en un modelo radio controlado con figura de halcón peregrino, el cual dispersa individuos o grupos de aves, al generar reacciones de escape/huida tal como ocurre en el medio natural, es un método muy eficiente, especialmente para la dispersión de golondrinas durante la temporada migratoria.
- **Predadores naturales:** OPAIN S.A. ha adquirido un perro de la raza Border Collie para la dispersión de aves de las superficies operacionales. Esta técnica de control activo es conocida por ser una de las más eficientes que existen, dado que los perros son vistos por

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 150 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

las aves como predadores. Para su uso se requiere previa coordinación y autorización de ingreso con la Torre de Control, manteniendo distancia mínima al eje de pista de 65 m, asimismo medidas de seguridad como la compañía permanente del entrenador y el uso de fiador para la contención del can.

- Aerolaser: es una nueva herramienta implementada por OPAIN S.A. en el segundo semestre de 2015, la cual usa la tecnología láser para la dispersión de aves. El acercamiento de la luz del láser, activa el instinto de supervivencia de las aves, provocando que abandonen el área. El láser tiene la capacidad de dispersar aves que se encuentren hasta a 2500 metros de distancia.


6.2.5.3 Equipos de Retención de fauna

- Pistola de dardos: Mecanismo para la restricción química de ejemplares de la fauna, usado principalmente en eventos extremadamente riesgosos y que requieren la contención inmediata de individuos, por ejemplo en el ingreso de perros a zonas de seguridad o pistas. Causa el adormecimiento del animal más no su muerte. Utilizada a necesidad principalmente para la retención de individuos fugados/ingresados en el área de maniobras de aeronaves.
- Trampas Tomahawk: Trampas para la captura retención no letal de animales, de ubicación fija y colapsable para facilitar su transporte. Utilizada en el muestreo selectivo de fauna (generalmente mamíferos domésticos programada), principalmente en infraestructura o en vías concesionadas a OPAIN S.A.
- Redes, tramojos y pértigas: Restrictores físicos que limitan la movilidad y el desplazamiento del animal. Usado a necesidad y generalmente en áreas públicas y vías perimetrales.

6.2.5.4 Control Pasivo

A partir de la información obtenida en las inspecciones aeroportuarias, los registros de fauna, los informes técnicos, las visitas de inspección y los reportes recibidos, se identifican los aspectos del hábitat que requieren ser intervenidos para desestimular el uso o atracción de la fauna; mediante coordinaciones internas y externas se solicitan intervenciones puntuales sobre áreas verdes, canales y la infraestructura aeroportuaria. Así mismo sobre condiciones externas en zonas aledañas, ante la Autoridad Aeronáutica y el Comité Nacional de Peligro Aviario y Fauna.

El Concesionario OPAIN S.A. puede implementar nuevos métodos en las áreas concesionadas a OPAIN S.A. a partir de los hallazgos y resultados obtenidos en actividades de investigación y evaluación de las técnicas implementadas.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 151 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

6.2.5.5 Alertas y comunicaciones

Cuando el personal de Control Fauna de OPAIN S.A identifica individuos silvestres o domésticos en condiciones que amenazan la operación de aeronaves, se comunica a través del CCO con la Torre de Control de El Dorado, para que se emita en el sistema ATIS, un aviso de medida a los pilotos que utilicen el aeródromo; dejando constancia del aviso de precaución en las bitácoras del CCO, del grupo de Control Fauna y de la Torre de Control.

Cuando la condición de amenaza persiste, la Dirección de Seguridad Operacional con el visto bueno de la Gerencia de Operaciones de OPAIN S.A., emite un aviso de precaución mediante Circular de Información Aeronáutica (AIC), o NOTAM, dirigido a la Autoridad Aeronáutica para su publicación y divulgación.


6.2.6 Medición de la Gestión

A partir del análisis de los reportes se obtienen indicadores de desempeño que permiten medir la gestión del sistema. Los índices de incidentes y de impacto con fauna son evaluados mensualmente y presentados trimestralmente al Comité Aeroportuario, siendo sus niveles máximos permitidos avalados por la Autoridad Aeronáutica.

6.2.7 Comité Aeroportuario

Dado que el Programa de Control de Fauna y Peligro Aviario abarca áreas que no forman parte del área concesionada, la planificación, coordinación y ejecución de las tareas que sean necesarias desarrollar, se canalizan a través del Comité Aeroportuario de Prevención del Peligro Aviario y de la Fauna del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, al que son convocadas las organizaciones que se especifican en el Programa Nacional y la Circular N° 5001-01105-2002 de Aerocivil.

Con el fin de fortalecer el compromiso interinstitucional para la gestión y de acuerdo con la Resolución 3530 de julio de 2010, el Concesionario lidera el Comité Aeroportuario de Prevención del Peligro aviario y de la Fauna con una frecuencia trimestral, cuyo quórum invitado está constituido por los Explotadores Aéreos, Autoridad Aeronáutica, Secretaría de Salud, CODAD, Secretaría Distrital de Ambiente, CATAM, Torre de Control, entre otros. Este encuentro trimestral es el escenario diseñado para que la Coordinación de Control Fauna de a conocer las actividades que ha desarrollado, las programadas y el requerimiento de la participación y compromiso activo de los participantes con su aporte a la prevención de presencia de fauna en las instalaciones aeroportuarias.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 152 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

6.2.8 Coordinación Externa

Los mecanismos de coordinación entre las dependencias de Control Fauna de OPAIN S.A. y la Torre de Control del Aeropuerto Internacional El Dorado, relativos a la activación de los procedimientos ante la presencia de fauna, notificación de impactos, aplicación de medidas de dispersión y movimiento en superficie, se establecen y coordinan mediante una carta de acuerdo firmada por las partes.

6.2.9 Divulgación y Capacitación


La Coordinación Control de Fauna de OPAIN S.A. participa de los mecanismos de divulgación definidos en el Sistema de Seguridad Operacional y desarrolla a necesidad actividades de capacitación dirigidas a toda la comunidad aeroportuaria.

6.2.10 Otras disposiciones para el manejo de animales

Manejo de individuos vivos transportados por vía aérea en la terminal de pasajeros lado tierra: De acuerdo al procedimiento BHS-PR-003, mientras un individuo vivo permanezca en las instalaciones aeroportuarias lado tierra, se garantizará en todo momento su contención a través de correas o sujetadores; de preferencia se solicitará a los pasajeros mantener a los individuos al interior de guacales o contenedores. Los inspectores de aeropuerto en toda ocasión podrán hacer control y supervisión sobre este aspecto, solicitando a los pasajeros poner a los animales al interior de los guacales o contenedores.

Manejo de individuos vivos transportados por vía aérea en la terminal de pasajeros lado aire: De acuerdo al mismo procedimiento (BHS-PR-003), los explotadores de aeronaves, así como las empresas de servicio en tierra, tomarán las medidas necesarias para garantizar la seguridad operacional y el bienestar animal. Dados los riesgos que supone la huida y/o escape de un individuo de su contenedor, OPAIN S.A. contará con medidas de restricción químicas y físicas. El explotador de aeronaves o el servicio en tierra, deberán reportar las novedades a través del personal de Operaciones de OPAIN dispuesto en el área, quienes re direccionarán la información al CCO para activar los procedimientos respectivos. Control Fauna de OPAIN o quien haga sus funciones, dispersará y/o retendrá a los individuos, entregándolos a la aerolínea responsable. Como consecuencia del evento, se levantarán Reportes de Irregularidad a los responsables del mal manejo de los individuos, bajo el concepto "inadecuado manejo de equipaje".

En plataforma está terminantemente prohibido comer o alimentar fauna silvestre o domestica; así mismo está prohibido alimentar y liberar de sus contenedores a los especímenes transportados.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 153 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

6.2.11 Alcance de las Medidas


El Concesionario OPAIN S.A. no es responsable por la presencia de aves en el Aeropuerto cuando éste hubiera tomado todas las medidas para el control del peligro aviario a que se refiere el Contrato de Concesión y sus Apéndices, pero éstos resultaren insuficientes como consecuencia del inadecuado manejo por parte del Distrito Capital o sus municipios aledaños de basuras, rellenos sanitarios, aguas estancadas o cualquier otro elemento con capacidad de atraer las aves u otra fauna al Aeropuerto.

6.3 Mercancías Peligrosas Transportadas por vía Aérea

Para efectos del cumplimiento normativo en relación al transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, los explotadores de aeronaves deberán revisar e implementar lo dispuesto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – Parte 10, teniendo en cuenta entre otras disposiciones:

6.3.1 Obligaciones del Explotador de Aeronaves

- a. Capacitar sobre mercancías peligrosas a las personas que tengan relación con el tema, en la forma como lo establecen las Instrucciones Técnicas y el Documento OACI 9375, Programa de Instrucción sobre Mercancías Peligrosas.
- b. Advertir a los pasajeros de manera oportuna, clara y suficiente, sobre la prohibición de transportar mercancías peligrosas en el equipaje y la obligación de declararlas en caso de llevarlas consigo. De detectar el incumplimiento de lo anterior, las aerolíneas deben proceder de acuerdo con sus propios planes de seguridad. Para el efecto, esta información debe suministrarse como mínimo durante la venta del tiquete, en los counter utilizados para el check in y durante los diferentes procesos antes del abordaje a la aeronave.
- c. Inspeccionar, aceptar, almacenar, cargar y transportar correctamente las mercancías peligrosas.
- d. Suministrar y mantener la información relativa a mercancías peligrosas gestionadas por la compañía.
- e. Conservar los archivos relacionados con mercancías peligrosas por un período mínimo de 18 meses. Este archivo se podrá conservar en formato electrónico o en un sistema informático.
- f. Atender las actividades de vigilancia que cumpla la Autoridad Aeronáutica.
- g. Informar al Centro de Control de Operaciones del aeropuerto, cuando llegara a presentarse un evento con mercancías peligrosas y que requiera de la atención inmediata

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 154 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

por parte del Servicio de Extinción de Incendios y/o de Sanidad Aeroportuaria, según el caso.

- h. Cubrir los gastos en los que se incurra por causa de la atención de incidentes por mercancías peligrosas, así como el manejo de los desechos generados dentro de la operación de descontaminación y recolección de derrames, asumiendo todos los costos generados y el más inmediato e idéntico resarcimiento de los equipos, herramientas, materiales o accesorios utilizados por parte del ARFF, igual que la reparación de la infraestructura y/o atención a las personas afectadas.
- i. Eliminar determinadas mercancías peligrosas o los residuos ocasionados por la atención ante un incidente con las mismas, dando cabal cumplimiento a todos los requisitos legales ambientales y de seguridad industrial que apliquen según el caso.
- j. Informar a la Autoridad Aeronáutica sobre la ocurrencia de incidentes, accidentes y otros eventos ocasionados por mercancías peligrosas.
- k. Solicitar a la Autoridad Aeronáutica el otorgamiento de dispensas cuando sea procedente.

La responsabilidad de la adecuada gestión de las mercancías y residuos peligrosos dentro del aeropuerto, recae en la aerolínea, tenedor de espacio o empresa natural o jurídica responsable de la generación, manipulación o transporte de las mismas.

Los operadores de aeronaves de transporte de pasajeros, carga, aviación general, proveedores de servicio en tierra, tenedores de espacio, entre otros, que gestionen mercancías peligrosas, deberán contar con los equipos de protección personal para su manipulación y personal previamente entrenado para que pueda encargarse de dicha labor en los casos que fuera necesario.

6.3.2 Autoridad Nacional

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil es la autoridad competente dentro de la administración del Estado Colombiano, responsable de asegurar el cumplimiento del Anexo 18 de la OACI, de las Instrucciones Técnicas y de la Parte 10 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Corresponde a la Autoridad Aeronáutica ejercer el control y velar por el cumplimiento de la normatividad relacionada con el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea en aeronaves civiles, por parte de explotadores aéreos, explotadores de aeródromo, expedidores y de la misma Autoridad Aeronáutica, con el fin de prevenir la ocurrencia de accidentes o incidentes imputables a mercancías peligrosas.


De acuerdo con la forma como se encuentra establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y en las Instrucciones Técnicas, la Autoridad Aeronáutica cumple las siguientes actividades:

- a. Actualiza la normatividad nacional, en concordancia con las enmiendas emitidas por la OACI y a las necesidades y características propias de las operaciones aéreas colombianas.
- b. Promueve la educación sobre mercancías peligrosas en el medio aeronáutico colombiano.
- c. Supervisa el manejo seguro de mercancías peligrosas por parte de los expedidores de las mismas y de los explotadores de aeronaves, mediante diligencias de vigilancia e inspección.
- d. Establece y verifica el cumplimiento de los programas de entrenamiento y calificación del personal aeronáutico en materia de mercancías peligrosas.
- e. Establece los procedimientos para la gestión de dispensas.
- f. Emite recomendaciones para evitar la repetición de eventos atribuibles a mercancías peligrosas.
- g. Investiga los accidentes, incidentes graves e incidentes, atribuibles a mercancías peligrosas, de acuerdo a lo establecido en la Parte 8 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- h. Establece procedimientos para la inspección, vigilancia y cumplimiento, a fin de lograr que se cumplan sus disposiciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.
- i. Impone las sanciones aplicables, a quienes incurran en el incumplimiento de la reglamentación aplicable al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea en los aeropuertos de Colombia.

6.3.3 El Operador Aeroportuario

Teniendo en cuenta la manifiesta determinación reglamentaria respecto a las responsabilidad que tiene la Autoridad Aeronáutica en la emisión de las normas, establecimiento de programas de capacitación y la ejecución de inspecciones y supervisión, entre otras actividades relacionadas con la gestión de mercancías peligrosas transportadas por vía aérea, el Concesionario mantendrá especial atención en las actividades relacionadas con:

- a. Capacitar a los cargos de seguridad aeroportuaria, relacionados con la identificación de aquellas mercancías peligrosas que un pasajero pudiera pretender transportar en su equipaje.
- b. Implementar procedimientos de requisa que prevengan la introducción de mercancías peligrosas ocultas por parte de los pasajeros, a las aeronaves de aerolíneas comerciales.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 156 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- c. Proveer información a los pasajeros durante la operación de aerolíneas comerciales, sobre las limitaciones para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.
- d. Sensibilizar a la comunidad aeroportuaria, en relación al cumplimiento normativo relacionado con su gestión de las mercancías peligrosas transportadas por vía aérea.


6.4 Ejecución de obras en el área de movimiento

Las actividades de expansión, modernización, mantenimiento y operación del aeropuerto; por su naturaleza, requieren la ejecución de obras en el lado aire (área de movimiento); permitiendo el tránsito de maquinaria, vehículos, equipos, herramientas y personas que no están familiarizadas con el ambiente aeroportuario; y por tal razón, se exige tanto a los colaboradores del concesionario como a los tenedores de espacio que durante la ejecución de obras en el área de movimiento, se cumpla con lo estipulado en el "Estándar de seguridad operacional en ejecución de obras en áreas de movimiento para contratistas, subcontratistas, y tenedores de espacio" GSO-ET-0001; donde, entre otros, se exige lo siguiente:

- Objeto de la obra a realizar.
- Señalización del área a intervenir: Se exige la instalación de maletines (tableros, dependiendo de la afectación de la seguridad operacional existen de 90 y 50 cm.) con peso, no está permitido el uso de conos, colombinas, cintas de peligro u otros que por su exposición a los factores ambientales del aeropuerto se deterioren convirtiéndose en FOD. Además, para las áreas que quedan inoperativas entre las 18:00 y las 06:00 HL, se exige la instalación de luces de color rojo, conforme a lo indicado en el RAC 14 respecto a la señalización de áreas fuera de servicio.
- Señalización de vehículos, equipos y/o maquinaria.
- Cronograma de ejecución de trabajos.
- Cargo responsable en OPAIN S.A. de la supervisión técnica de las labores.
- Planes de atención de emergencias con o sin aeronaves.

6.5 Coordinación de planes de respuesta a emergencias


En cumplimiento con el Documento 9859 de la OACI, OPAIN S.A. a través de la Dirección ARFF y en coordinación con la Dirección de seguridad operacional, realiza la verificación del Plan de respuesta a emergencias con aeronaves con los distintos explotadores de aeronaves que operen en el aeropuerto El Dorado (Luis Carlos Galán Sarmiento); donde, se analizan los planes de cada uno de los involucrados; encontrando puntos de convergencia que permitan unir esfuerzos tanto de OPAIN S.A. como del explotador de aeronaves durante la atención a estas situaciones, con el fin de salvar vidas, garantizar la continuidad de las operaciones y conservar la integridad de las aeronaves involucradas. Es así que dentro del alcance de estas

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 157 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

coordinaciones, solicitamos a los explotadores de aeronaves contemplar los siguientes capítulos en sus planes de atención de emergencias:

- Personal clave que asista al COE.
- Personal clave que asista al Puesto de Comando (PC).
- Cadena de llamadas que permita la activación de los recursos que dispone el aeropuerto para la atención de emergencias.
- Procedimiento para el manejo de ilesos y familiares.
- Acuerdos de ayuda mutua (si se tienen).
- Remoción de aeronaves inutilizadas.
- Procedimientos para obtener permisos de acceso especial con seguridad aeroportuaria y otras coordinaciones logísticas.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 159 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

PARTE 7

SEGURIDAD AEROPORTUARIA

CARNETIZACIÓN Y PERMISOS DE ACCESO DE PERSONAS Y VEHÍCULOS A ÁREAS RESTRINGIDAS.

7.1 Permisos de acceso a áreas restringidas (personas y vehículos).

El ingreso de las personas y vehículos a las áreas o zonas de seguridad restringidas del Aeropuerto, se registrará por lo indicado en el Plan de Seguridad del Aeropuerto

7.2 Áreas o zonas de seguridad restringidas.


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 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 inspeccionada; 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 área.

El acceso a estas zonas estará limitado mediante uso de la autorización o permiso expedido por el Gerente de OPAÍN S.A, a través del Director de Seguridad Aeroportuaria.

(Plan de Seguridad del Aeropuerto, capítulo 1, numeral 1.3. “Funciones y responsabilidades del Gerente o Administrador del Aeropuerto).

7.3 Control de ingreso a las áreas restringidas.

El control de ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas está a cargo del Gerente de OPAÍN S.A., a través del Director de Seguridad del Aeropuerto Internacional Eldorado Luis Carlos Galán Sarmiento, en cuyo caso particular cuenta con personal propio para supervisar la efectividad y debido cumplimiento de los procedimientos fijados para tal propósito, contando a su vez con personal de una compañía de seguridad privada la cual debe contar con personal competente y entrenado de acuerdo a las regulaciones Nacionales de entrenamiento de acuerdo al Acuerdo 020 del 07 de Marzo de 2007 (Programa Nacional de Instrucción de Seguridad Aeroportuaria de la Aviación Civil).

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 160 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

La seguridad privada contratada por Opain S.A. y las aerolíneas explotadoras de aeronaves están en la obligación de cumplir con los estándares de calidad y entrenamiento al inspeccionar, verificar y revisar al ingreso de sus instalaciones a empleados de aeronaves, contratistas, agentes de carga, expedidores de carga, tripulación asignada a cada vuelo, pasajeros, personal de servicio, seguridad, equipajes, carga, correos, paquetes y componentes anatómicos humanos en las terminales nacional e internacional del aeropuerto El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.

El acceso de funcionarios, visitantes y autoridades a las áreas restringidas está limitado mediante uso de carné de identificación o permisos expedidos por la Dirección de Seguridad Aeroportuaria de Opain S.A. del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento y en el caso de los pasajeros, con el pasabordo otorgado para viajar por el explotador de aeronave y el documento de identidad vigente, en caso de vuelos internacionales el pasaporte y en vuelos nacionales la cedula de ciudadanía o el documento equivalente autorizado.

De manera permanente se efectúan supervisiones por parte del personal de Seguridad Aeroportuaria de OPAIN S.A., como de la empresa de seguridad contratada, para garantizar el debido cumplimiento de lo establecido por norma.


Algunas de las verificaciones asociadas al proceso de supervisión son:

- Comprobar el correcto porte del carné permanente o transitorio.
- Que la circulación o estancia en un sitio determinado corresponda con las áreas asignadas.
- Que el documento tenga validez.
- Requisas correspondientes.

Se define como funcionarios de autoridades judiciales, Policía Nacional, Migración Colombia (UAEM) – Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN y de las Fuerzas Militares.

Se expide permiso permanente o temporal por parte de OPAIN S.A., a aquellos funcionarios de autoridades judiciales, de la Policía Nacional, Migración Colombia (UAEM) – Ministerio de Relaciones Exteriores, DIAN y Fuerzas Militares, que por razón de sus funciones, debidamente justificadas, requieran ingresar dentro de las áreas restringidas del aeropuerto.

Para el personal aquí indicado, es obligatorio, al igual que para los demás funcionarios que acceden a las áreas restringidas del aeropuerto, portar de manera permanente y visible el permiso que se otorgue por parte de la Dirección de Seguridad Aeroportuaria de Opain S.A.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 161 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

En caso de efectuarse por parte de estas Entidades un operativo especial, se coordina directamente con el Director de Seguridad Aeroportuaria, Jefe de Seguridad o el Jefe de Turno de Opain S.A., quienes imparten las órdenes necesarias para garantizar el ingreso inmediato a las áreas restringidas del citado personal.

7.3.1 Ingreso a las áreas de seguridad restringidas del personal de Autoridades Judiciales, Fuerzas Militares, Policía Nacional, Migración Colombia – Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).


El ingreso del personal de autoridades judiciales, fuerzas militares, Policía nacional, Migración Colombia (UAEM)– Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN) en cumplimiento de sus funciones, se hace previa solicitud escrita dirigida al Director de Seguridad del Aeropuerto Internacional Eldorado, caso en el cual se expide el correspondiente permiso, salvo en los casos en que se ejecuten operativos especiales que obligan al ingreso de dichos funcionarios a las áreas o zonas de seguridad restringidas en forma inmediata.

En los eventos de operativos especiales, el funcionario de la autoridad correspondiente solicita verbalmente el ingreso al Director de Seguridad Aeroportuaria o al Jefe de turno de OPAIN S.A., quienes imparten las órdenes y toman las acciones necesarias para garantizar el ingreso inmediato a las áreas de seguridad restringidas de dicho personal sin necesidad de contar con el permiso escrito correspondiente. Concluido el operativo especial se toman las medidas necesarias para constatar la salida de todos los funcionarios, sus armas y las municiones que ingresaron, dejando registro escrito de tal hecho en la minuta.

El personal de la Policía Nacional y de las demás autoridades que laboran en el aeropuerto ingresa a las áreas de seguridad restringidas, en desarrollo exclusivo de las funciones de control y vigilancia, portando en forma permanente y visible el carné expedido por la Dirección de Seguridad Aeroportuaria de OPAIN S.A.

Siempre que para el cumplimiento de las funciones de las autoridades de control resulte indispensable que miembros de la Fuerza Militares, Policía Nacional autoridades judiciales, ingresen a la torre de control, centros de control, centrales de seguridad, estaciones y centros de comunicaciones aeronáuticas y demás dependencias en donde se presten servicios de control de tránsito aéreo, comunicaciones, meteorología o información aeronáutica previa al vuelo, se coordina de modo tal que no lo hagan en número superior a tres (3) funcionarios y de manera que no se interfiera en el servicio que se presta.

El acto de impedir el acceso o no prestar la debida colaboración a las autoridades indicadas en este numeral para la realización de los operativos especiales que involucren el acceso a las

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 162 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

áreas o zonas de seguridad restringidas, se sancionará de acuerdo con lo indicado en el RAC 13 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

Para el personal aquí indicado, es obligatorio, al igual que para los demás funcionarios que acceden a las áreas restringidas del aeropuerto, portar de manera permanente y visible el permiso que se otorgue por parte de OPAIN S.A.

Sin excepción para personal de la Policía Nacional, Migración Colombia y demás entidades en ejercicio de sus funciones de control y vigilancia que transiten en las diferentes plataformas del Aeropuerto Internacional El Dorado será indispensable y obligatorio el uso del chaleco reflectivo, tal como lo establece el “Procedimiento y Normatividad para el Uso del Chaleco en Área de Movimiento” GOP-PR-0025 o el que lo remplace. (ANEXO - PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES), y transitarán por las zonas peatonales correspondientes como los demás funcionarios.

7.3.2 Ingreso de personal diplomático y organismos internacionales.


Para el ingreso de personal diplomático y de organismos internacionales con categoría diplomática a las áreas de seguridad restringidas del aeropuerto, el Director de Seguridad Aeroportuaria expide el correspondiente permiso transitorio o de carácter permanente para los funcionarios con calidad de Jefes de Misión, con previa solicitud escrita y aprobada por la oficina de cancillería.

El permiso que expide Opain S.A., para los funcionarios diplomáticos diferentes a los Jefes de Misión es transitorio y válido por el término de un (1) día y hasta por un lapso no mayor a sesenta (60) días.

7.3.3 Ingreso de pasajeros.

Para el acceso a los muelles de embarque e ingreso a las aeronaves en el Aeropuerto Internacional El dorado y Terminal Puente Aéreo, deben cumplir con este procedimiento, presentan su pasa bordo, este documento debe corresponder a la fecha y número de vuelo y que es confrontado con el documento de identidad válido del pasajero por el personal de seguridad de la aviación civil y el personal de seguridad del explotador de la aeronave, sin perjuicio de las revisiones que realizan las demás autoridades de control o la Fuerza pública.

Los pasajeros de empresas de Transporte Público no Regular (Aerotaxis) y de aviación corporativa (Ejecutiva) ingresan a las áreas de embarque y zonas de parqueo dispuestas para las aeronaves respectivas en los terminales aéreos abiertos a la operación pública, portando su documento de identidad junto con una tarjeta especial de embarque, expedida para el

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 163 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

efecto por la empresa explotadora de la aeronave, la cual debe corresponder con la fecha y hora estimadas para el correspondiente vuelo.

Las empresas ubicadas en zonas de Aviación General que operen tanto aeronaves como helicópteros, deberán manejar los procesos de conexión de pasajeros en vuelos comerciales saliendo de sus instalaciones por áreas públicas y asegurando que el ingreso de los mismos se dé por los controles de seguridad establecidos en el terminal T1 y T2 del Aeropuerto El Dorado. Las conexiones de pasajeros de Aviación General por las zonas lado aire (Plataformas, calles de rodaje, etc.) están totalmente prohibidas.


La tarjeta antes indicada contiene en una sola cara impresa, la designación de “Tarjeta Especial de Embarque” el nombre del explotador, ya sea de transporte aéreo o de aviación corporativa, indicando en el primer caso, nombre completo de la empresa, número de resolución del Permiso de operación vigente, fecha y hora prevista del vuelo, aeródromos de origen y destino, matrícula de la aeronave, nombre y apellido del pasajero, número y tipo de documento de identidad. Esta tarjeta tiene vigencia durante 30 minutos (15 antes y 15 después de la hora prevista para el vuelo). El ingreso de estas personas se realiza por la Puerta número 6 entradas (CATAM), o Puerta número 1 en la cual un vehículo de la compañía los transporta de la puerta 6 o entrada numero 1 hasta el hangar de la compañía de Aerotaxis.

La expedición de una tarjeta individual de embarque a cada pasajero por parte de la empresa, no implica la celebración de contratos individuales de transporte aéreo, ni faculta para ello al respectivo explotador de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular; como tampoco faculta a los explotadores de aviación corporativa para ofrecer servicios aéreos remunerados.

Los documentos de embarque y de identidad de los pasajeros, deben ser objeto de verificación y confrontación por parte del personal de seguridad de la aviación civil y el personal del explotador de la aeronave. Todo lo anterior, sin perjuicio de las revisiones o verificaciones que al efecto realizan las demás autoridades de control o la Fuerza pública.

Cualquier utilización indebida de los documentos de embarque de que trata este numeral, es sancionada de conformidad con lo previsto en la parte séptima de la Resolución 03502 del 28 de junio de 2012. Se sancionará según lo establecido en el RAC 13

Para el caso de los pasajeros que ingresan al área restringida a realizar trámites aduaneros, los documentos válidos para su acceso serán su documento de identidad o pasaporte con sello de ingreso al país y el pasabordo o colilla de llegada al país con fecha no mayor de un día. Para los casos en que la llegada no sea en días hábiles, el pasabordo o colilla podrá presentarse el día hábil después de la llegada.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 164 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

7.3.4 Ingreso de tripulantes.

Las tripulaciones de transporte aéreo regular ingresan a las áreas o zonas de seguridad restringidas en cumplimiento exclusivo de sus funciones, debidamente uniformados y portando en lugar visible, a la altura del tórax, el carné que los acredita como empleados del explotador de aeronaves civiles.

Para los vuelos internacionales las aerolíneas deben enviar 12 horas antes de la salida del vuelo una copia del General Declaración al correo del S2, esta copia es enviada al punto de ingreso de las tripulaciones donde el guardia de seguridad verifica contra esta lista el carné del funcionario para validar el ingreso.

Para los vuelos nacionales las aerolíneas envían la base de datos en formato digital, esta información es cargada en los computadores al ingreso de las salas, donde los guardias previa presentación del carné contra el listado autorizan el ingreso.

Para efectos de la verificación, los gerentes de las empresas aéreas de transporte público regular y no regular envían, cada año o cuando se presente alguna novedad, a la Dirección de Seguridad del Aeropuerto, el modelo de carné que dicha empresa expide a sus tripulaciones junto con el listado actualizado de tripulantes a quienes se les ha expedido dicho carné. Así mismo, el modelo de carné tendrá que estar contenido en el plan de seguridad de cada explotador aéreo regular y no regular.


Los tripulantes no pueden ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringidas cuando se encuentren sin uniforme, no siendo válidos para ingreso a estas áreas las tarjetas profesionales, carnés expedidos por las aerolíneas, ni las licencias técnicas expedidas por la UAEAC.

Todas las tripulaciones que ingresen a áreas restringidas al aeropuerto, deberán cumplir sin falta el procedimiento estipulado en el capítulo 6 del presente plan.

7.4 Sistema de Identificación

El sistema de Identificación del Aeropuerto Internacional Eldorado tiene como finalidad primordial garantizar el acceso controlado de las personas y los vehículos a las áreas restringidas del Aeropuerto y su permanencia en las mismas.

El sistema de Identificación del Aeropuerto Internacional Eldorado es un componente del Sistema de Seguridad, creado para controlar el ingreso y permanencia de personas y vehículos en las áreas restringidas del Aeropuerto

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 165 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

El sistema SACS P2000, es una plataforma de seguridad robusta que tiene capacidad para administrar los registros e ingresos autorizados de la población actual y de hasta 100 mil usuarios. El nuevo sistema es flexible y tiene la propiedad de integrar un control de acceso con un sistema de Carnetización, manteniendo las bases de datos debidamente depuradas, (lo cual indica que elimina la posibilidad de duplicidad de identificaciones). La estructura implementada propone el uso del sistema de sticker con lectura tarjetas de proximidad para el manejo de visitantes. Las tarjetas de proximidad Iclass son de alta seguridad, con encriptación de datos y codificación irreplicable (Corporate 1000).


El sistema de control de acceso cuenta con puertas controladas tanto de emergencia como de ingreso y salida en las diferentes áreas restringidas del terminal, estas puertas son monitoreadas constantemente desde el CCS.

Las puertas de emergencia que son utilizadas con un propósito diferente al de evacuar en el momento de una emergencia o son abiertas por persona con otro fin diferente al antes mencionado; serán objeto de un reporte de irregularidad ante la autoridad aeronáutica, el cual acarrea una sanción pecuniaria por el uso indebido de los equipos tecnológicos para el apoyo de la seguridad en las áreas restringidas del aeropuerto. Así mismo, los botones de pánico que se encuentran ubicados en los diferentes mostradores de chequeo si son activados con un propósito diferente al de alertar una emergencia, serán objeto de un reporte de irregularidad ante la autoridad aeronáutica.

Las puertas que son utilizadas con temporizador para el procedimiento de embarque y desembarque de pasajeros en el área internacional y/o nacional por parte del personal asignado a esta función y que son encontradas abiertas sin estar en posición la aeronave; serán objeto de un reporte de irregularidad ante la autoridad aeronáutica, el cual acarrea una sanción pecuniaria por el uso indebido de los equipos tecnológicos para el apoyo de la seguridad en las áreas restringidas del aeropuerto.

Contenido de permisos ingreso áreas restringidas permiso para personas

Nombre del Aeropuerto, Nombre del usuario/empleada, Documento de Identidad, Fotografía, Empresa para la cual labora, Cargo que desempeña. Fecha de vencimiento/expedición, Área de acceso autorizada por medio de código de colores o cualquier otro código fácilmente visible (letras) · Numeración seriada de las tarjetas, Campos para las funciones operacionales si es el caso (pase aeroportuario, puentes de abordaje).

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 166 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Permiso para vehículos

Nombre del Aeropuerto, nombre de la empresa propietaria del vehículo, número de improntas, modelo y marca del vehículo, fecha de vencimiento/expedición, placa, puertas de ingreso, área de acceso autorizada por medio de código de colores o cualquier otro código fácilmente visible (letras).

CÓDIGO DE ÁREAS O ZONAS DE SEGURIDAD



7.5 Áreas públicas.

Son las áreas del terminal aéreo al que tienen acceso las personas o los vehículos sin necesidad de autorización o permiso.

7.5.1 Área o zona de seguridad restringida.

Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto, identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad; dichas zonas normalmente incluirán, entre otras cosas, todas las zonas 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 equipaje, incluidas las zonas en las 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.

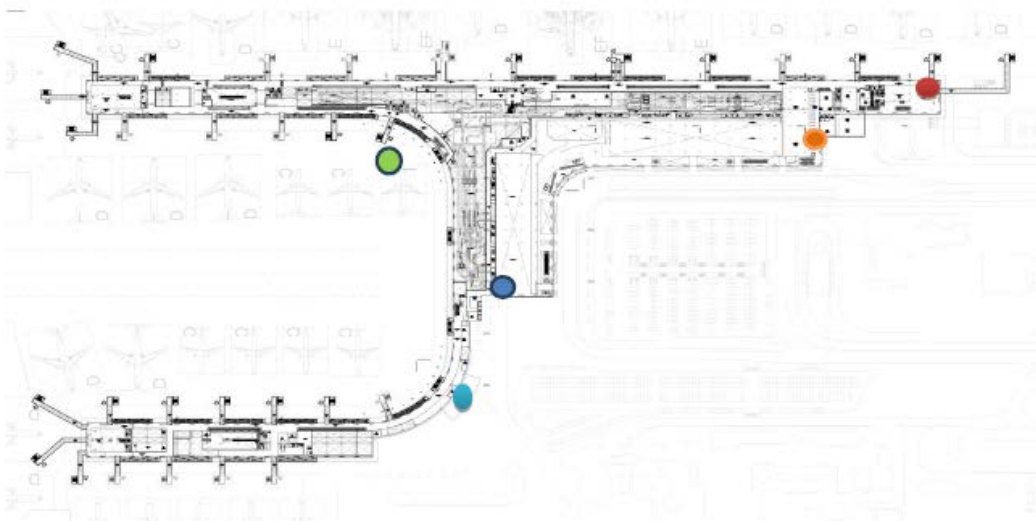
7.5.2 Área estéril aeroportuaria o zona estéril.

Espacio al que se han aplicado medidas especiales de seguridad del aeropuerto ubicado entre un puesto de inspección y las aeronaves, su acceso está estrictamente controlado y en la cual, se garantiza la no existencia de armas, explosivos, materias, artículos peligrosos y cualquier otra actividad comercial.

7.6 Distribución de áreas, ingreso al área restringida y filtros de seguridad

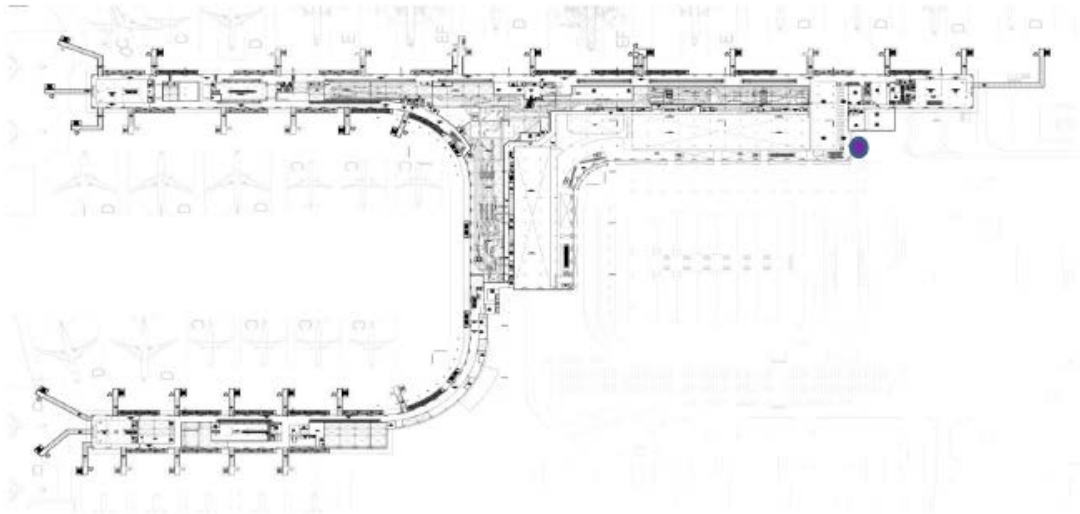
| | |
|----------|---|
| A | LLEGADAS NACIONALES y/o INTERNACIONALES |
| B | SISTEMA BHS (PARTE INTERNA) |
| C | CARGA |
| D | TERMINAL No.2 PUENTE AEREO (SALAS DE EMBARQUE Y LLEGADAS) |
| G | ANTIGUA ZONA Y NUEVA ZONA DE AVIACION GENERAL |
| I | AREA INTERNACIONAL |
| N | AREA NACIONAL |
| P | AREA PERIMETRAL |
| R | PLATAFORMA |
| T | CUARTOS TECNICOS |

NIVEL 1 PUNTOS CONTROL DE ACCESO



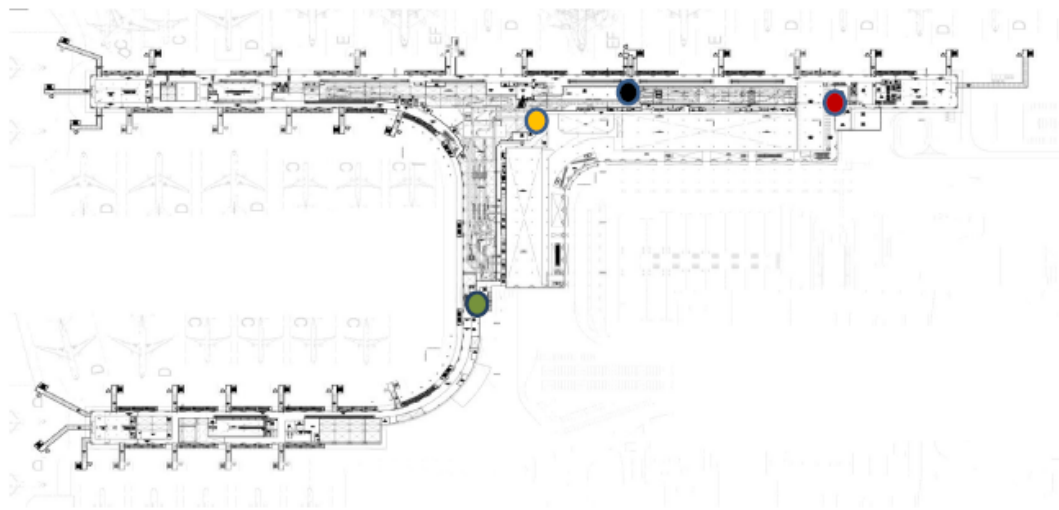
- ALFA 65 (FILTRO PLATAFORMA INTER)
- ALFA 16 (FILTRO ATENZA)
- BETA 4 (INGRESO BANDAS NACIONAL)
- RONDON 8 (INGRESO TAXIS NACIONAL)
- BETA 8 (FILTRO CRUJIA)

NIVEL 2 CONTROL DE ACCESO




- ALFA 36 (CONTRAFLUJO INMIGRACIÓN)

NIVEL 3 CONTROL DE ACCESO



- ALFA 51 (FILTRO ORATORIO)
- ALFA 46 (FILTRO DUTTY FREE)
- ALFA 50 (INGRESO EMIGRACIÓN)
- BETA 32 (INGRESO FUNCIONARIOS NACIONAL)

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 169 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

7.7 Modelo Aeroportuario para Control de Pasajeros y requerimientos mínimos de infraestructura.

El Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento utiliza en el muelle nacional e internacional el modelo de salón principal.

Se caracteriza por la ubicación del puesto de control de Seguridad de la Aviación Civil al ingreso del muelle de embarque o de la zona de tránsito entre el ingreso y las salas de embarque. El flujo de pasajeros y demás usuarios se hace en una sola dirección, sin contra flujos.

En este modelo se considera estéril la zona entre el sitio de control y el puente de abordaje, por lo que al inicio de cada turno se hace una revisión minuciosa de toda el área para comprobar que se encuentra libre de armas, artefactos explosivos, sustancias, materiales y artículos peligrosos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita y, además, no pueden existir ingresos por sitios distintos al puesto de control de Seguridad de la Aviación Civil.


En el muelle nacional el modelo aeroportuario para control de pasajeros es de salón principal, se caracteriza por la ubicación del puesto de control de seguridad de la aviación civil al ingreso de pasajeros con destinos nacionales. El flujo de salidas y llegadas de pasajeros no se mezcla al estar destinados a niveles diferentes para cada propósito.

7.8 Centro de Control de Seguridad – CCS

El CCS (centro de control de seguridad) es un área localizada al interior del CCO (centro de control de operaciones) destinada al monitoreo permanente de los sistemas integrados de seguridad (CCTV – SACS – SISTEMA PERIMETRAL) en la instalación y que opera 24 horas. Para ingresar al CCS es necesario contar con autorización de los jefes de seguridad de la Dirección de Seguridad Aeroportuaría, así mismo para obtener cualquier copia o registro fotográfico debe cumplirse con el protocolo de toma de fotografía dentro del CCS.

7.9 Sistema Integrado de Seguridad (SACS)

El sistema SACS P2000, es una plataforma de seguridad robusta que tiene capacidad para administrar los registros e ingresos autorizados de la población actual y de hasta 100 mil usuarios. El nuevo sistema es flexible y tiene la propiedad de integrar un control de acceso con un sistema de Carnetización, manteniendo las bases de datos debidamente depuradas, (lo cual indica que elimina la posibilidad de duplicidad de identificaciones). La estructura implementada propone el uso del sistema de sticker con lectura de tarjetas de proximidad

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 170 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

para el manejo de visitantes. Las tarjetas de proximidad Iclass son de alta seguridad, con encriptación de datos y codificación irreplicable (Corporate 1000).

El sistema de control de acceso cuenta con puertas controladas tanto de emergencia como de ingreso y salida en las diferentes áreas restringidas del terminal, estas puertas son monitoreadas constantemente desde el CCS.

Las puertas de emergencia que son utilizadas con un propósito diferente al de evacuar en el momento de una emergencia o son abiertas por personas con otro fin diferente al antes mencionado; serán objeto de un reporte de irregularidad ante la autoridad aeronáutica, el cual acarrea una sanción pecuniaria por el uso indebido de los equipos tecnológicos para el apoyo de la seguridad en las áreas restringidas del aeropuerto. Así mismo, los botones de pánico que se encuentran ubicados en los diferentes mostradores de chequeo si son activados con un propósito diferente al de alertar una emergencia, serán objeto de un reporte de irregularidad ante la autoridad aeronáutica.

Las puertas que son utilizadas con temporizador para el procedimiento de embarque y desembarque de pasajeros en el área internacional y/o nacional por parte del personal asignado a esta función y que son encontradas abiertas sin estar en posición la aeronave; serán objeto de un reporte de irregularidad ante la autoridad aeronáutica, el cual acarrea una sanción pecuniaria por el uso indebido de los equipos tecnológicos para el apoyo de la seguridad en las áreas restringidas del aeropuerto.

7.10 Contenido de Permisos Ingreso Áreas Restringidas

7.10.1 Permiso Para Personas

Nombre del Aeropuerto, Nombre del usuario/empleador, Documento de Identidad, Fotografía, Empresa para la cual labora, Cargo que desempeña. Fecha de vencimiento/expedición, Área de acceso autorizada por medio de código de colores o cualquier otro código fácilmente visible (letras) · Numeración seriada de las tarjetas, Campos para las funciones operacionales si es el caso (pase aeroportuario, y puentes de abordaje).

7.10.2 Permiso Para Vehículos

Nombre del Aeropuerto, nombre de la empresa propietaria del vehículo, número de improntas, modelo y marca del vehículo, fecha de vencimiento/expedición , placa, puertas de ingreso, área de acceso autorizada por medio de código de colores o cualquier otro código fácilmente visible (letras). Numeración seriada de las tarjetas.

7.10.3 Modelos De Carne Personas Y Vehículos

PERMANENTES



EL DORADO

Carlos Alberto Méndez Rodríguez
 C.C. 95581086
 Agregado de Seguridad
 Embajada Americana

MP: 050314
 LC: A 0314
 P: 1 1416
 Expedido: 04 Mayo 2012

RP

Sirve para identificar al titular dentro de las áreas o zonas de seguridad restringidas en el Aeropuerto Internacional El dorado.

Para los vehículos que ingresan y permanecen en área o zona de seguridad restringida, debe portarse en el vehículo. La velocidad máxima permitida para todo vehículo que circule por la plataforma es de veinte (20) KM/Hora. Cuando haya mala visibilidad, la velocidad máxima permitida es de quince (15)KM/Hora.

El uso indebido de esta identificación acarrea las acciones determinadas por la UAEAC, acorde con lo previsto en el Reglamento Aeronáutico Colombiano.

En caso de perdida por favor reportarlo al número telefónico 439 7070 departamento de identificación y control o a la dirección de correo electrónico identifica@eldorado.aero

12345678



EL DORADO

Placa: AAA 303
Modelo: Xxxx Xxxx
Marca: Xxx
N° improntas: 000 000 000
Empresa: Embajada Americana

P1 - P2 - P6

Expedido: 04 Mayo 2012
 Vence: 04 Noviembre 2012

RP

Sirve para identificar al titular dentro de las áreas o zonas de seguridad restringidas en el Aeropuerto Internacional El dorado.

Para los vehículos que ingresan y permanecen en área o zona de seguridad restringida, debe portarse en el vehículo. La velocidad máxima permitida para todo vehículo que circule por la plataforma es de veinte (20) KM/Hora. Cuando haya mala visibilidad, la velocidad máxima permitida es de quince (15)KM/Hora.

El uso indebido de esta identificación acarrea las acciones determinadas por la UAEAC, acorde con lo previsto en el Reglamento Aeronáutico Colombiano.

En caso de perdida por favor reportarlo al número telefónico 439 7070 departamento de identificación y control o a la dirección de correo electrónico identifica@eldorado.aero

12345678

TRANSITORIOS



BOG Eldorado

Carlos Alberto Méndez Rodríguez
 C.C. 95581086
 Agregado de Seguridad
 Embajada Americana

MP: 50014
 LC: A 0314
 P: 1 1416
 Expedido: 04 Mayo 2012
 Vence: 04 Noviembre 2012

AINCTPRB



BOG Eldorado

Placa: AAA 303
Modelo: Xxxx Xxxx
Marca: Xxx
N° improntas: 000 000 000
Empresa: Embajada Americana

P1 - P2 - P6

Expedido: 04 Mayo 2012
 Vence: 04 Noviembre 2012

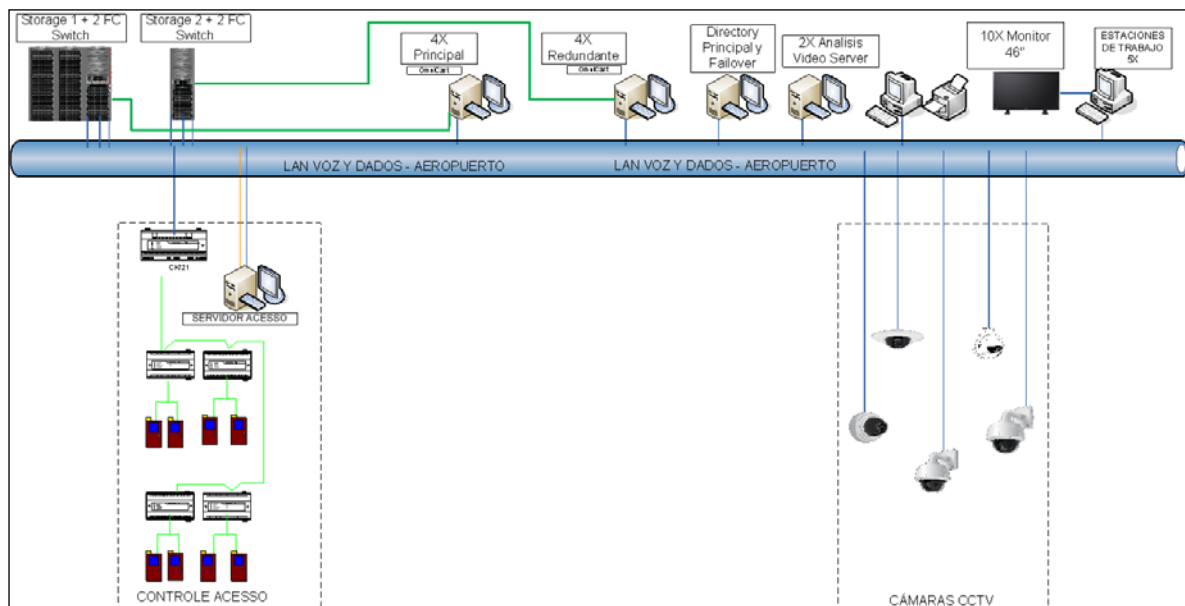
RP

7.11 Descripción Del Sistema CCTV

El Circuito Cerrado de televisión cuenta con 733 cámaras aproximadamente, las cuales operan las 24 horas y están instaladas en los diferentes sitios de las áreas restringidas, controladas y públicas. Estos equipos están conectados al Centro de Control de Seguridad en donde se monitorean las 24 horas y cuentan con un sistema de grabación con un periodo de grabación de 15 días, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión No. 6000169OK del 12 de septiembre de 2006, Apéndice E. Capítulo 13, Sección 13.9, numeral 2.8-2.

7.11.1 Circuito cerrado de televisión (NTC)

Sistema Integral de seguridad electrónica, incluye sistema CCTV, Control de Acceso, Sistema de Seguridad Perimetral, Red LAN en el centro administrativo de carga cuenta con aproximadamente con 145 cámaras, sistema que incluye domos fijos de alta velocidad internos y externos, cámaras hemisféricas, controles de acceso a áreas restringidas por sensores de proximidad, cámaras fijas, reconocimiento de placas vehiculares.



7.12 Puntos De Ingreso

PUBLICO

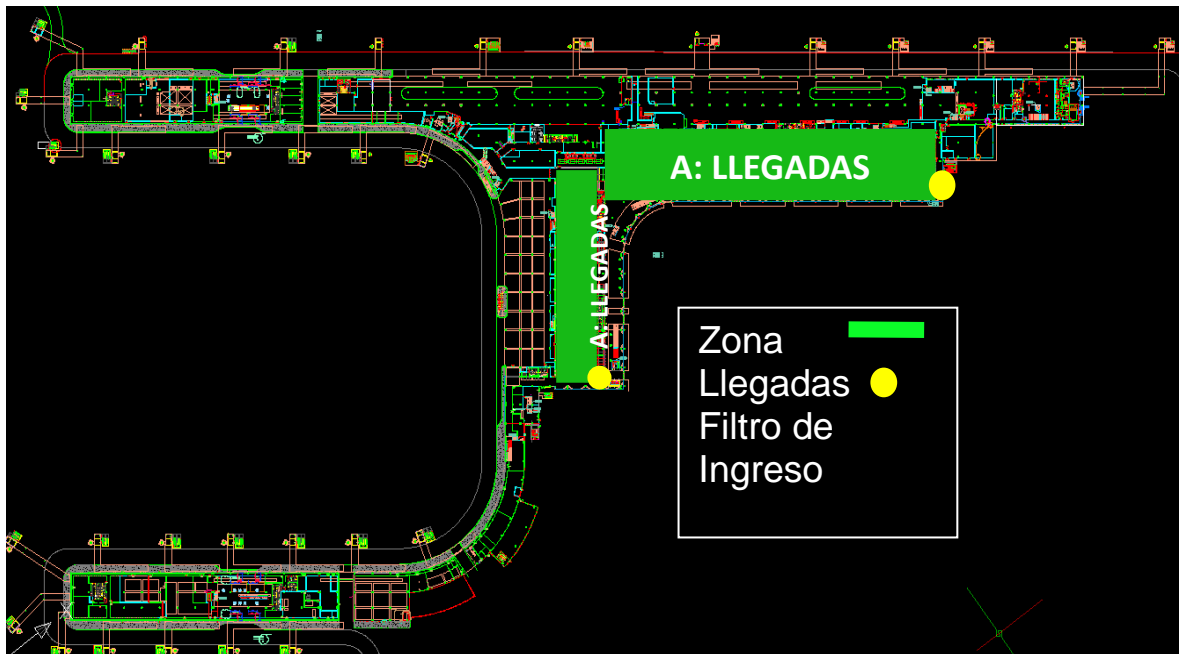
El público en general puede acceder a la T1 desde el viaducto vehicular en el nivel 1 y 3 por las puertas de acceso destinadas para tal fin. Así mismo se puede acceder desde la T1 por el pasaje habilitado para el traslado de pasajeros de una terminal a otra.

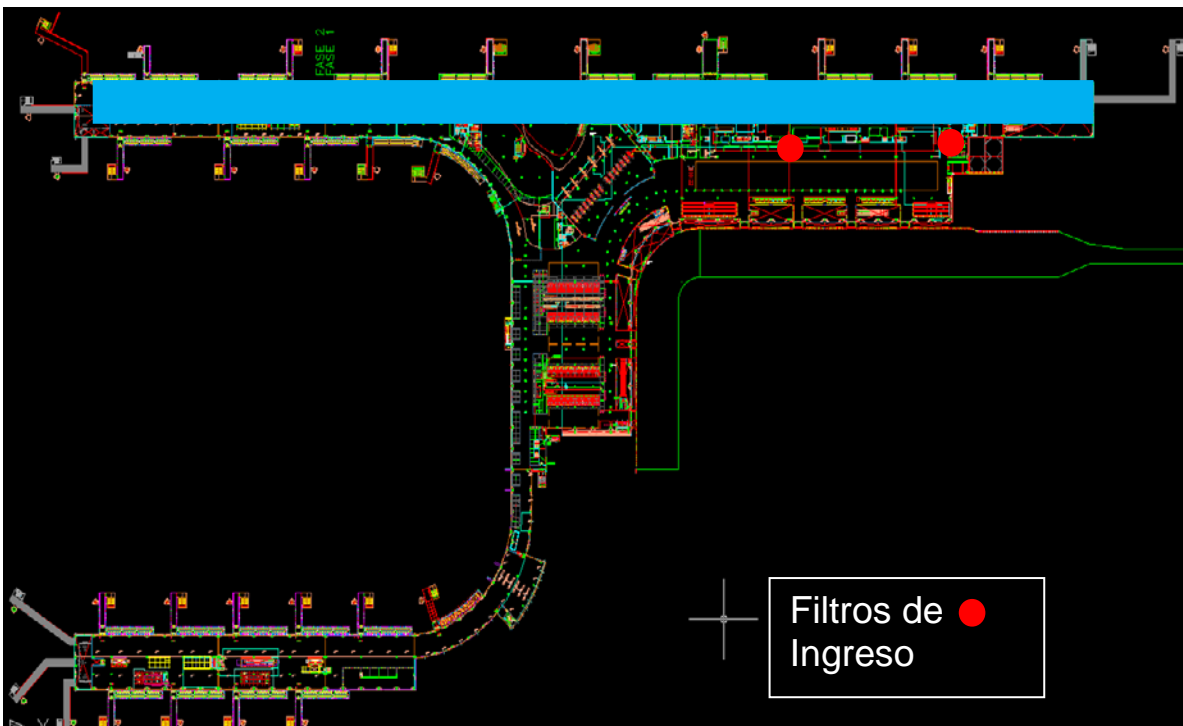
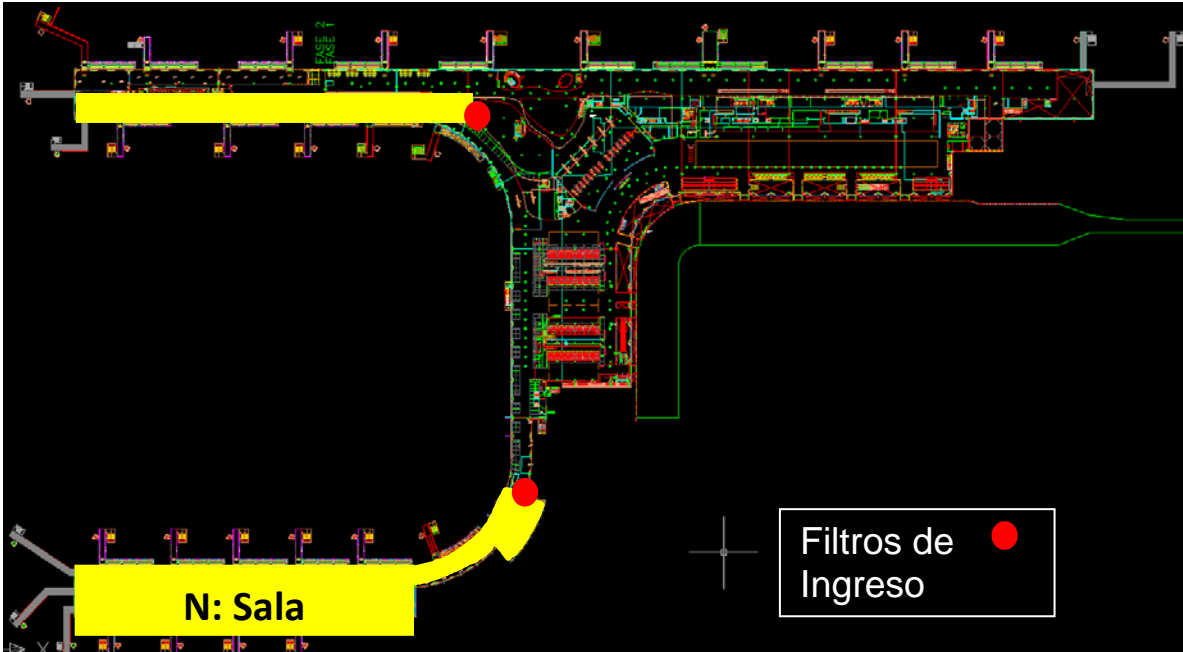
PASAJEROS

Los pasajeros de salidas podrán acceder a las salas de embarque en el nivel 3 en el acceso a proceso de migración y control AVSEC. Pasajeros en tránsitos internacionales deberán acceder a los filtros de control localizados en el nivel 2 (llegadas) para posteriormente acceder a las salas de embarque del nivel 3.

FUNCIONARIOS

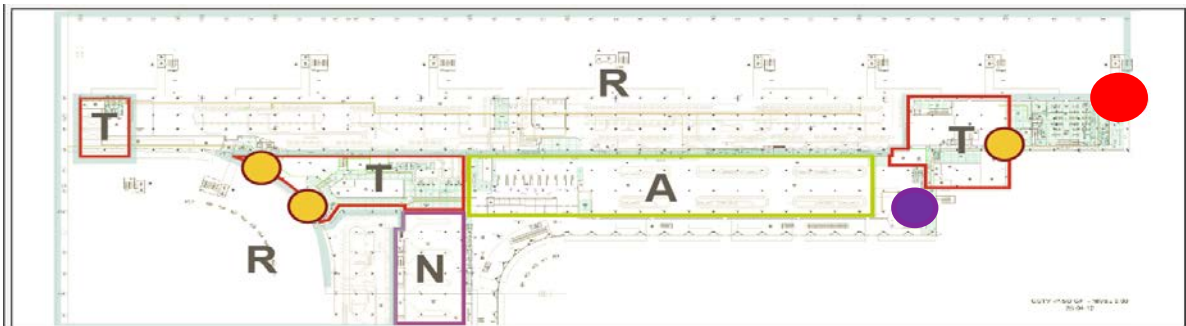
Los funcionarios que laboran en el aeropuerto podrán acceder a las instalaciones por las puertas de acceso público, si se dirigen a las áreas restringidas se cuenta con los siguientes puntos de acceso:





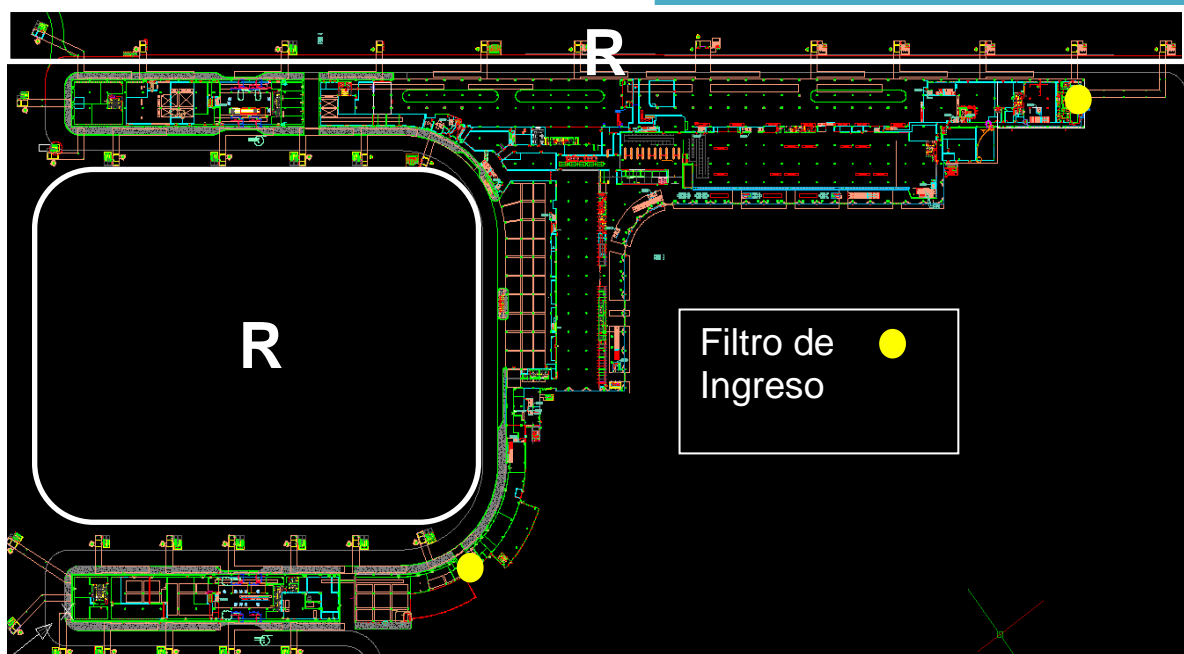
VEHICULOS


El ingreso de Vehículos a Plataforma del T1 se efectuará desde la puerta de acceso vehicular localizada en el costado norte y sur de la instalación, se cuenta con los siguientes puntos de acceso:



| | |
|----------|--------------------|
| A | Llegadas |
| T | Cuartos técnicos |
| R | Rampa / plataforma |

| | |
|----------|-------------------------------------|
| N | Llegadas pasajeros nacionales |
| | Filtro de acceso AVSEC – plataforma |
| | Filtro de acceso AVSEC - Equipajes |



| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 176 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

7.13 Sistema De Equipajes BHS Terminal Nacional

Baggage Handling System (BHS) – Sistema de Manejo de Equipajes:

Sistema de revisión de equipaje facturado que da cumplimiento a los estándares internacionales (TSA – ECAC – OACI) y a los requerimientos de la Autoridad Aeronáutica de Colombia, tal como lo establece el RAC 17– Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil en su Capítulo XIII, Control de Equipaje Facturado, logrando así la facilitación de los pasajeros y que a la vez nos permita solucionar los problemas de espacio en los mostradores de facturación, además de reducir la revisión de equipajes intrusivos en la sala de espera y en los Gates de embarque a las aeronaves.


7.14 Subsistemas De Entrada

El Sistema de Tratamiento de Equipaje de salida se alimenta desde los mostradores de registro del nivel de salidas, los mostradores de registro o recheck-in y de las bandas de transferencia. Adicionalmente, equipaje de llegadas designado para recogida por parte de los pasajeros se descarga en los carruseles de llegada nacional e internacional. Los equipajes Sobredimensionados (OOG) se manejan separadamente.

7.14.1 Alimentación de facturación

Todos los equipajes facturados de tamaño normal se ingresan al sistema en las áreas de Counter designadas como 1 y 2 en el nivel de salidas. Los mostradores de registro detectarán automáticamente los equipajes fuera de dimensiones (OOG) en términos de longitud, altura y peso, pero no detectará automáticamente aquel equipaje no transportable. La distinción entre equipaje aceptable y no transportable recae sobre el operador que maneja el mostrador de facturación.

Cada mostrador o estación de registro tiene una estación de control donde el operador puede abrir/cerrar o encender/apagar la estación, arrancar/detener/regresar las cintas transportadoras, controlar el peso del equipaje y reponer alarmas de equipaje que el sistema haya detectado como OOG (fuera de dimensión). El operador coloca la etiqueta impresa en el equipaje y lo envía para ser procesado por el sistema automático. Ningún equipaje será introducido sin una identificación válida, asegurándose de pegar también los mini-tag impresos con la etiqueta. Este procedimiento disminuye la cantidad de equipaje re-direccionado a codificación manual. Sin embargo, si SITA/CUBES o los sistemas conectados no responden con el correspondiente BSM, los equipajes pueden requerir codificación manual, hecha al interior del sistema BHS, en el área de Mezzanine.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 177 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Los equipajes de los mostradores de registro individuales se juntan en las líneas colectoras y se transportan al nivel descendente del Mezzanine. Equipaje que por alguna razón se ha denominado OOG (fuera de dimensión) debe ser introducido en el área de manejo de equipaje OOG. Sin embargo, este equipaje debe ser etiquetado en el mostrador de registro.

7.14.2 Posición de descarga de transferencia

Cuando se descargan los equipajes del avión, los equipajes en transferencia se identifican manualmente por el manejador de equipajes y se transportan en dollies o diligencias a uno de las bandas de transferencia en el área occidental del patio del área de Make Up. En esta área, el manejador de equipaje inicia el sistema de descarga apropiado y coloca los equipajes en el transportador de descarga de transferencia. La longitud y la altura del equipaje se verifican cuando pasa por el transportador. Si el equipaje está fuera de dimensiones, el transportador se detendrá y se debe remover el equipaje y tratarlo en el área de manejo de equipaje OOG.

7.14.3 Estación de descarga de llegada

Cuando el conductor del tractor llega a la zona de descarga nacional o internacional con los dollies o diligencias de equipaje es guiado a la estación de descarga apropiada por letreros de descarga de llegada. El estado del equipaje se visualiza en el FIDS ubicado en cada hipódromo de llegada y el evento "primer equipaje" o "último equipaje" respectivamente se visualiza conforme a esto.


7.14.4 Sistema de equipaje OOG (fuera de dimensión)

Equipajes que se han identificado como OOG (sobredimensionados) tendrán que ser conducidos a las áreas de manejo de equipaje OOG. Dos de estas áreas están ubicadas en el nivel de salidas y una en el nivel de conexiones o recheck-in. En estas áreas el equipaje es inicialmente escaneado y comprobado, según criterio del Operador de Seguridad, con un ETD (Detector de Trazas de Explosivos). Luego de esto, el equipaje podrá ser transportado por medio de un ascensor hacia el nivel de las áreas de Make Up, donde los equipajes tendrán que ser manejados de manera manual.

7.15 Sistema De Salida

Aparte de todo lo que queda mencionado arriba, el sistema de salida consiste en los siguientes subsistemas:

- a) Dos clasificadores de bandejas basculantes
- b) Sistema de inspección de equipajes facturados

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 178 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

c) Estaciones de codificación manual

7.15.1 Clasificadores de bandejas basculantes (BHS)

Los clasificadores (o Sorters) constan de dos líneas de bandejas basculantes, ubicado uno arriba del otro y conforman el corazón del sistema. Las líneas colectoras de facturación y transferencia están directamente conectadas con los clasificadores de equipajes, así como éstos a los equipos de inspección al primer nivel de Seguridad o **N1**, al tercer nivel de inspección de seguridad o **N3**, la estación del quinto nivel de inspección de Seguridad **N5** y las estaciones de codificación manual.

El flujo que va hacia estas estaciones se junta al clasificador. Mediante unidades de clasificación vertical y de confluencia, ciertas posibilidades de redundancia en los controles y de direccionamiento están disponibles por medio de intervención del operador. Finalmente, los carruseles de Make Up se conectan también al clasificador.


7.15.2 Sistema de inspección de equipajes en bodega.

El sistema de inspección de equipajes facturados de tamaño normal utiliza seis máquinas de inspección de equipajes en bodega a N1 (tres en el costado oriental y tres en el costado sur) y tres máquinas de inspección de equipajes en bodega a N3 (una para el costado sur y dos para el costado oriental).

Las máquinas N1 y N3 están instaladas dentro del lazo de los clasificadores, en el nivel de Mezzanine. El equipaje que viene de facturación o transferencia se inyecta primero en uno de los dos clasificadores. Al llegar a una de las ubicaciones de máquinas de N1 disponibles, se encamina este equipaje a la primera máquina disponible.

Los equipajes encaminados a una de las máquinas de inspección de N1 y rechazados en este nivel serán procesados por un operador, quien puede rechazar o aceptar el equipaje en N2, revisando la imagen hecha por la máquina de N1.

Entonces, los equipajes aceptados pueden avanzar a su destino final. Equipaje sospechoso de la máquina de inspección de equipaje en bodega de N2 o equipaje fuera de tiempo se desvían al área de inspección de equipaje de N3 después de ser reinyectado a uno de los clasificadores. Ahora, los equipajes aceptados en N3 pueden avanzar a su destino final. En caso de equipaje sospechoso o fuera de tiempo de N3/N4, el equipaje se encamina también al clasificador y se descarga a la Plataforma conectada a la línea de transporte dedicada que conduce al área de N5. Al llegar al área de inspección de equipaje en bodega de N5, se utiliza una máquina o ETD (Detector de Trazas de Explosivos) para inspeccionar este equipaje más a fondo. Si se acepta suficientemente el equipaje, este es marcado en la MES (Estación de Codificación Manual) de N5 como exonerado y regresa simplemente al clasificador por medio de una línea de transporte dedicada. Equipajes que no han sido aceptados deben codificarse

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 179 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

manualmente como "fuera" del sistema y manejados manualmente. Todos los equipajes Sobredimensionados (OOG) de salidas también se inspeccionan por máquinas especializadas de inspección de sobredimensiones.

7.15.3 Estaciones de codificación manual (MES, Manual Encoding Station)

Las estaciones de codificación manual están ubicadas dentro del lazo clasificador y en el área de N5. Si no se requiere ninguna estación de codificación manual (MES), el equipaje simplemente no pasa por esta instalación. Se instalaron cuatro estaciones de codificación manual que también funcionan como respaldos una de la otra. Los operadores de las MES están ubicados de espaldas uno al otro, de manera que un operador de MES podría trabajar en ambas máquinas MES ubicadas una enfrente de la otra. Cada MES está equipada con una estación de trabajo, y el operador debe, en el siguiente orden de prioridad: a) escanear el equipaje, b) introducir los datos del vuelo, o c) introducir el número de la etiqueta. Si este procedimiento es ejecutado, las intervenciones manuales serán minimizadas y el rendimiento maximizado.


7.15.4 Almacén de equipaje temprano (EBS)

Un pequeño almacén de equipaje temprano (EBS), que consiste en cinco líneas de almacenaje paralelas, está conectado a uno de los clasificadores. Cada línea puede tener una Plataforma de clasificador dedicada. Las líneas de almacenaje están conectadas a un transportador colector que encamina los equipajes a un clasificador. Las líneas de almacenaje están conectadas solamente a uno de los clasificadores. En caso de que un equipaje vaya en el clasificador no conectado a la línea de almacenaje, este se dirigirá a través de una línea de cruzamiento dedicado hacia el otro clasificador. Esta línea de enlace está ubicada en paralelo a las líneas de almacenaje. Una vez en el otro clasificador, el equipaje puede ser encaminado inmediatamente a una de las líneas de almacenaje.

7.16 Redundancia

En el sistema, se atribuye gran importancia a la redundancia del sistema.

- Equipaje ya facturado puede ser encaminado al otro clasificador en caso de avería (colector de evacuación reversible en la facturación)
- Se utilizan dos clasificadores. Estos están ubicados uno arriba del otro y ambas pueden alcanzar todos los destinos/funciones (salvo el EBS - **Early Baggage Storage**).
- Cada clasificador está conectado a dos máquinas de inspección a N1 en cada área.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 180 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- En cada área se puede alcanzar una máquina a N3 desde cada clasificador.
- Se puede alcanzar cualquier carrusel de Make Up desde ambos clasificadores.

7.17 Equipos De Seguridad

RAYOS X:

Están constituidos por aparatos especializados para facilitar la detección de objetos prohibidos (armas, explosivos, líquidos, geles y/o aerosoles y elementos prohibidos en cabina de pasajeros). El personal a cargo del manejo del equipo de rayos X, está capacitado en el uso del sistema y en las técnicas adecuadas de inspección.

Los equipos de Rayos X de la T1 se encuentran ubicados en los puntos de control de acceso a las áreas restringidas destinados para pasajeros o funcionarios en general y el sistema de equipajes BHS.

ARCOS DETECTORES DE METALES


Son equipos en forma de arco por el cual deben pasar las personas, para detectar objetos prohibidos metálicos. Este equipo permanece activado mientras haya flujo de pasajeros en tránsito.

El personal que inspecciona a través de estos equipos está entrenado tanto en su funcionamiento como en las normas básicas para su uso, contando con la verificación que es realizada por los Supervisores de Seguridad de OPAIN S.A. y el área de tecnología de OPAIN S.A.

Los arcos detectores de metales de pórtico de la T1 se encuentran ubicados en los puntos de control de acceso a las áreas restringidas de pasajeros y funcionarios.

DETECTORES MANUALES DE METALES

Son aparatos de manejo manual que sirven para detectar metales o artefactos peligrosos, activándose una alarma auditiva o vibratoria al acercarse dichos elementos. La operatividad de este dispositivo se inspecciona cada 24 horas. En cada Punto de Control de acceso de la T1, existe un detector manual de metales con sus accesorios, de propiedad de la Compañía de Vigilancia contratada por OPAIN S.A.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 181 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

DETECTORES DE EXPLOSIVOS POR TRAZAS


Los detectores portátiles de explosivos son equipos de última generación basados en la tecnología de espectrometría de movilidad de iones, de vapores y de partículas obtenidas por medio de un mecanismo de aspiración sin necesidad de contacto físico con la muestra. Estos equipos son capaces de detectar cantidades minúsculas de materiales explosivos, hasta 1/1.000 millones de gramo, en la muestra obtenida.

7.18 Caniles

Los canes utilizados en el dispositivo de seguridad cumplen con lo requerido por la superintendencia de vigilancia y seguridad privada para la prestación de un servicio de binomio canino definidos en las resoluciones 3776 de 2009 y 2852 del 8 de agosto de 2006.

El proveedor de seguridad maneja los caniles en un lote externo, fuera del área concesionada, donde el proveedor de seguridad garantiza que los perros tengan un sitio de descanso adecuado y el cumplimiento de las jornadas de trabajo establecidas en la resolución 2852 del 8 de agosto de 2006. Estos caniles quedan cerca al aeropuerto y el proveedor de seguridad garantiza que sean transportados de acuerdo a lo definido en las resoluciones.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 183 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 8

ESPECIFICACIONES ESTANDAR HSEQ

Estas especificaciones no eximen al tercero de cumplir las normas legales y técnicas que rigen su actividad económica, las cuales declara conocer y estar aplicando en su integridad.

El concesionario OPAIN S.A. cuenta con un Sistema Integral de Gestión basado en las normas ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001, cuyos requisitos y obligaciones se consideran aplicables a las actividades desarrolladas dentro del área concesionada. Esto no quiere decir que los terceros deban certificarse bajo estas normas internacionales, pero asume al aceptar el vínculo civil o comercial con OPAIN S.A., la responsabilidad de cumplir con aquellas obligaciones y requisitos que le sean requeridos por la normatividad legal y técnica vigente, así como por el Concesionario.


8.1 Disposiciones Generales

Dar cumplimiento a las políticas de OPAIN S.A. y a la normatividad legal vigente en temas de medio ambiente, salud y seguridad en el trabajo aplicable según su actividad. El tercero se obliga a mantener disponibles los registros que evidencien el cumplimiento de normas legales y técnicas que apliquen a la actividad y que le sean exigidos por OPAIN S.A.

Velar por la seguridad y salud de sus trabajadores evitando la ocurrencia de accidentes de trabajo y enfermedades laborales; así como la protección al ambiente mitigando la contaminación de los recursos naturales durante la ejecución de las actividades.

Cumplir con los lineamientos establecidos en el Manual de Seguridad Industrial de OPAIN S.A. Código interno HSEQ-MN-0001 el cual establece las especificaciones en HS (Seguridad y Salud en el Trabajo) en el desarrollo de actividades dentro del área concesionada del Aeropuerto Internacional El Dorado, estas se deben cumplir a cabalidad en garantía de áreas o zonas de trabajo seguro.

Cumplir con los lineamientos establecidos en la Licencia Ambiental cedida parcialmente a OPAIN S.A. por la Resolución 1001 de junio de 2009 expedida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - MAVDT, y la Resolución 025 de 2014 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA-, por la cual se establece el Plan de Manejo Ambiental del aeropuerto. Este documento contiene la identificación de las actividades de operación y de las obras de modernización y expansión, así como las fichas ambientales que establecen los procedimientos a seguir por los tenedores de espacio, contratistas, subcontratistas y OPAIN mismo, el monitoreo y seguimiento. De este documento se desprende el Plan Ambiental, el cual fue requerido por el Contrato de

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 184 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Concesión en su Apéndice I, que OPAIN realizó y se ubica dentro del Sistema de Gestión de la compañía con el Código interno HSEQ-PN-0001.

Este Plan Ambiental, es divulgado por OPAIN en medio físico y electrónico a través de la página web www.opain.co para cumplimiento de la comunidad Aeroportuaria.


Los tenedores de espacio, contratistas y subcontratistas deberán dar cumplimiento a la legislación vigente, así como lo dispuesto en las siguientes guías adoptadas mediante la Resolución 1023 de julio 28 de 2005 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o cualquier norma que la reemplace o modifique, en lo que resulte aplicable a las labores. Sin perjuicio de las excepciones establecidas en la presente sección, las guías ambientales que a continuación se señalan serán consideradas para todos los efectos del presente Plan Operativo como documentos de carácter obligatorio y no como simples recomendaciones o lineamientos, en tanto las mismas se refieran a la normatividad vigente en Colombia:

- Guía ambiental para la construcción de obras menores de infraestructura aeroportuaria.
- Guía ambiental para la construcción o ampliación de pistas, plataformas y calles de rodaje.
- Guía ambiental para la operación y funcionamiento de aeropuertos.

De conformidad con lo establecido en la Ley 55 de 1993 y el Decreto 4741 de 2005 además de la normatividad técnica y legal que aplique, Tenedores de Espacio, sus Contratistas, Subcontratistas y Proveedores que manejen o almacenen materiales y/o residuos peligrosos son responsables por cumplir los requisitos para la gestión en seguridad y salud en el trabajo asociados a los mismos, estos requerimientos se encuentran en el Estándar para Manejo de Materiales y Residuos Peligrosos Código Interno HSEQ-ET-0004, en el cual se establecen las condiciones de almacenamiento y manejo adecuado de las sustancias químicas que son utilizadas en las actividades o labores del proceso efectuado y que se encuentren de conformidad con la clasificación realizada por Naciones Unidas.

Las actividades ejecutadas por el tercero dentro del vínculo civil o comercial dentro del área concesionada debe contar con la supervisión directa de una persona idónea en los términos que la legislación lo amerite, la cual será responsable en temas de seguridad y salud en el trabajo, ambientales y de calidad (HSEQ) asignada por el tercero bajo su propia cuenta y riesgo.

El tercero deberá incorporar dentro de su Plan de Acción Ambiental, las consideraciones establecidas en el numeral 9, del APENDICE I del Contrato de Concesión 6000169 OK del 12 de septiembre de 2006, y otras cuando OPAIN S.A. así lo requiera según la actividad a desarrollar.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 185 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

El tercero deberá presentar un informe de gestión en calidad, ambiente, seguridad y salud en el trabajo con la frecuencia y contenido especificados por la Dirección de HSEQ, cuando OPAIN S.A. así lo requiera.

Para la ejecución de actividades al aire libre con permanencia de mínimo dos (2) días calendario, el tercero deberá proporcionar un lugar idóneo en donde sus trabajadores puedan consumir alimentos, además de unidades sanitarias dando cumplimiento con la normatividad nacional vigente, se debe disponer de un sitio para aseo personal al final de la jornada, estos lugares deben estar limpios y en correcto estado de funcionamiento, así mismo cumplir con el capítulo VII señalización y demarcación de áreas de trabajo planteada en el Manual de Seguridad Industrial de OPAIN S.A código HSEQ-MN-001.


Para el manejo de residuos sólidos y líquidos generados en obras o diferentes actividades se debe atender a lo dispuesto en los procedimientos establecidos por OPAIN S.A. Los procedimientos son:

- HSEQ-PR-0014 Procedimiento para el manejo integral de residuos.
- HSEQ-PR-0015 Procedimiento para el manejo de escombros.
- HSEQ-PR-0026 Procedimiento para el manejo de agua y residuos líquidos.
- HSEQ-ET-0004 Estándar para manejo de materiales y desechos peligrosos.

Los tenedores de espacio, contratistas o subcontratistas que por sus actividades propias o a nombre de terceros generen impactos ambientales inmediatos o a través del tiempo de permanencia deberán realizar un estudio de pasivos ambientales para la restitución de la zona afectada y enviar copia del mismo y del certificado expedido por un ente calificado de la existencia o no de presuntos impactos a OPAIN S.A. a la jefatura de HSEQ.

Para la ejecución de actividades el tercero deberá contar con los siguientes elementos para la atención primaria a emergencias:


1. Botiquín de primeros auxilios.
2. Camilla rígida con inmovilizador de cráneo fijo, un inmovilizador cervical auxiliar y arnés de sujeción corporal con seis (6) puntos mínimos de amarre
3. Extintores.
4. Plano de evacuación con rutas y puntos de encuentro, ubicar los recursos físicos para la atención de una emergencia.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 186 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Al evidenciarse reincidencia en incumplimientos en temas HSEQ por parte del tercero, OPAIN S.A. podrá tomar medidas mediante previo análisis del área Jurídica y Comercial de OPAIN S.A.

La realización de cualquier actividad dentro del área concesionada por parte de terceros debe cumplir con los requisitos establecidos en el Estándar HSEQ de OPAIN documento en el cual se establecen los requerimientos documentales y/o de autorización de ingreso a cumplir por parte del tercero, publicado en la página web del Aeropuerto.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 188 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|


PARTE 9

TERMINAL DE CARGA TERMINAL DE CARGA LADO TIERRA

9.1. Información y Asesoría para el Usuario

Tabla 1, Matriz de comunicaciones terminal de carga


| MATRIZ DE COMUNICACIONES TERMINAL DE CARGA | | | | | |
|--|---|---|--|--------------------------|---------------|
| AREA | CCO: REPORTES EN GENERAL 439-7070 / EXT: 5041 | | Correo: cco@eldorado.aero | | |
| | TIPO DE NOVEDAD | TEL | CORREO | CARGO | HORARIO |
| MANTENIMIENTO | INFRAESTRUCTURA | 4397070 EXT 5056 320 2385137 321 2124589 | ccomantenimiento@eldorado.aero | Técnico de Mantenimiento | 7*24 |
| | LIMPIEZA ZONAS COMUNES | | | | |
| | RECOLECCION DE RESIDUOS | | | | |
| | ACOMPAÑAMIENTOS DE CUARTOS TECNICOS | | | | |
| | SISTEMAS Y EQUIPOS | | | | |
| SEGURIDAD | HURTO-AGRESIONES FISICAS | 4397070 ext.: 1801/1803/1806/5107 322 2170064 avantel 113*140/6825*59 | ccscarga@eldorado.aero s2@eldorado.aero | Security Officer | 7*24 |
| | ALARMAS | | | | |
| | CARNETIZACIÓN | | | | |
| | INGRESOS | | | | |
| HSEQ | INSPECCIONES | 4397070 ext.:3103 Avantel 6825*27/6825*61 | dquintana@eldorado.aero | Inspector Senior HSEQ | 7*24 |
| | ACOMPAÑAMIENTOS DE ACTIVIDADES | | | | |
| | GESTION AMBIENTAL | | | | |
| | ACCIDENTES LABORES EN ZONAS PUBLICAS | | | | |
| COMERCIAL | CONTRATOS | 4397070 ext.: 8001 | jpacheco@eldorado.aero | Coordinadora Comercial | L-V 8 AM-6 PM |
| | ARRENDAMIENTOS | | | | |
| | PROYECTOS | | | | |
| | RECLAMACIONES | | | | |
| TECNOLOGIA | VOZ DATOS Y ACOMPAÑAMIENTOS | 4397070 ext.: 2210 | njolla@eldorado.aero | Ingeniero de Tecnología | L-V 8 AM-6 PM |
| BOMBEROS | CONATOS DE INCENDIOS | 4397070 ext.:5043 | s2@eldorado.aero | Oficial de Turno | 7*24 |
| | INUNDACIONES | | | | |

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 189 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

| | | | | | |
|--------------------|-----------------------------------|--|--|--------------------------|---------------|
| | INTERNAS | | | | |
| | DESASTRES NATURALES | | | | |
| | SISTEMA DE DETECCIÓN DE INCENDIOS | | | | |
| DIRECCION DE CARGA | AGENDAR CITAS Y REUNIONES | 4397070 ext.: 1702 Avantel 6825*51 Avantel 6825*51 | jmoreno@eldorado.aero | Asistente Administrativa | L-V 8 AM-6 PM |

9.2. Puntos Importantes

- a. La velocidad permitida para los vehículos es de máximo 20 km/h.
- b. Todo el personal está obligado a respetar y acatar los requerimientos en materia de seguridad y convivencia emitido por la Dirección de la Terminal de carga.
- c. Los usuarios de la Terminal de Carga deberán portar de forma permanente, en lugar visible a la altura del tórax o en antebrazo, el carné aeroportuario y empresarial.
- d. La administración de la Terminal de Carga, no se hace responsable de los daños o deterioro ocurridos a los vehículos, ya sea por parte de terceros o tragedias naturales, como tampoco por hurto de elementos dejados en su interior.
- e. Todos los Usuarios están obligados a respetar y acatar los requerimientos en materia de seguridad y convivencia emitido por la Dirección de la Terminal de carga.
- f. Los Usuarios y/o Visitantes que utilicen los espacios de uso común deberán mantener despejados los sectores adyacentes a las instalaciones y pasillos, además deberán conservarlos y mantenerlos libres de residuos sólidos y líquidos, incluyendo cajas, envases de devolución, materiales de construcción a usar, escombros y depósitos de cualquier tipo de elementos, entre otros. De conformidad con lo anterior: El manejo de residuos sólidos y líquidos se deberá hacer de conformidad con las instrucciones que imparta Opain sobre la materia por el medio que considere más expedito.
- g. Queda prohibido de manera expresa dejar bolsas o cajas con residuos sólidos en el hall, pasillos y en cuartos de aseo.
- h. No se permite dar uso diferente a ninguna de las zonas y espacios comunes.


| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 190 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- i. Cuando se realicen obras civiles o adecuaciones dentro de las instalaciones es obligatorio proteger los elementos presentes en los mismos, así como tomar las medidas preventivas para evitar afectaciones de áreas comunes o espacio de otros arrendatarios.

9.3. Disposición de residuos

Los Usuarios y/o Visitantes que utilicen los espacios de uso común, deberán conservarlos y mantenerlos libres de residuos sólidos y líquidos, de conformidad con lo siguiente:

- a. La gestión de residuos sólidos y líquidos se deberá hacer de conformidad al procedimiento HSEQ-PR-0014 Procedimiento para el Manejo Integral de Residuos Sólidos.
- b. Se debe realizar la separación y la entrega en bolsas plásticas de cada uno de los Residuos Sólidos generados, en conformidad al código de colores establecido por Opain.
- c. El usuario deberá entregar los residuos sólidos en cumplimiento del procedimiento y los horarios previamente establecidos por Opain.
- d. Queda prohibido de manera expresa dejar residuos de cualquier tipo en áreas comunes y en sitios de almacenamiento temporal ubicados en el Terminal de Carga y CAC, y fuera de los mismos.
- e. No se permite dar uso diferente a ninguna de las zonas y espacios comunes.
- f. No se podrá colgar ningún elemento en ventanas o balcones, o sitios similares, ni mantener cajas o desorden en éstos, ya que son conductas que van en detrimento de la buena imagen de la propiedad y pueden llegar a atentar contra la seguridad. Así mismo está prohibido poner avisos o letreros sin previa autorización de la administración en las puertas, fachadas o ventanas de los inmuebles sin cumplir con los procedimientos establecidos en el Manual de Vitrinismo y Señalética de Opain.
- g. Queda expresamente prohibido lavar los elementos de aseo o cafetería en los baños; Los elementos de aseo deberán ser lavados en las pocetas destinadas exclusivamente para éste uso y de acceso común a todos los usuarios, es responsabilidad de quien la

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 191 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

utilice dejarla en un óptimo estado de limpieza y desinfección, está prohibido el cierre de las pocetas para uso privado.

- h. Queda prohibido entregar al personal de Atesa los siguientes Residuos:
- Peligrosos como: aceites usados, luminarias, aerosoles, toners, aparatos eléctricos y electrónicos, pilas, residuos impregnados con hidrocarburos, pinturas y solventes, biológicos y/o hospitalarios.
 - Residuos de construcción o demolición (escombros).
 - Residuos provenientes de vuelos internacionales.

Los siguientes tipos de residuos son responsabilidad únicamente del generador.


- i. Los residuos peligrosos o residuos provenientes de aeronaves, los cuales están prohibidos disponer en los recipientes FOD.
- j. Los residuos generados por obras civiles o adecuaciones cuando se realicen dentro de las instalaciones.

9.4. Mantenimiento

- a. Es responsabilidad de las empresas el mantenimiento de las unidades que ocupan incluyendo sus oficinas y bodegas.
- b. Las empresas son responsables de mantener, limpiar y ornamentar las áreas privadas internas correspondientes a las unidades inmobiliarias.
- c. El mantenimiento de las áreas comunes, calles y accesos, así como zonas verdes y jardinería externa será responsabilidad de la administración.

9.5. Requisitos HSEQ

Cada arrendatario deberá dar cumplimiento a la legislación nacional vigente aplicable a su actividad económica, al estándar HSEQ de OPAIN, Manual de seguridad y salud en el trabajo y la demás normatividad o documentación requerida por OPAIN o por la autoridad aeronáutica.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 192 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

9.6. Seguridad

9.6.1 Seguridad Interna


El ingreso y salida del Terminal de Carga sólo podrá hacerse por los lugares designados para tal efecto.

Todo arrendatario del Terminal de Carga debe contar con un plan de seguridad aplicable a sus instalaciones, y es responsable de la seguridad interna de sus bodegas y de sus oficinas, así como del cumplimiento de la normatividad exigida para el manejo y control de las áreas restringidas que tienen a cargo.

La vigilancia de la terminal será permanente y continua en todos los espacios comunes de la terminal de carga por medio del capital humano y el sistema integrado de seguridad a cargo de Opain. Esta seguridad incluye el control de ingreso y salida de personas, vehículos y elementos, además del acceso a espacios al interior del Terminal de Carga, implementándose sistemas de identificación en las categorías que correspondan.


El Aeropuerto cuenta con una red de circuito cerrado de televisión (CCTV) para fines de seguridad, tanto en la parte pública como en las áreas restringidas. El personal de vigilancia y servicios generales, así como todos los usuarios y visitantes, deberán acatar y cumplir las siguientes normas de seguridad:

- a. Queda prohibido la agresión física o verbal a cualquiera de los integrantes de la seguridad de la terminal de carga. En caso de generarse infracción a la norma se aplicará el estipulado en el RAC 13.
- b. Queda prohibido facilitar el permiso permanente o transitorio de que sea titular, a persona diferente o no autorizada para ingresar a las áreas o zonas de seguridad restringida del aeropuerto, o de forma alguna colabore para que estas eludan los controles de seguridad de la aviación civil y quien haciendo uso de dicho permiso del cual no es titular, ingrese o permanezca en tales áreas., se le retendrá el permiso y deberá cumplir el procedimiento establecidos en el Plan de Seguridad para la devolución del Carné.
- c. Los Usuarios y Visitantes deberán hacer un buen uso de los elementos de seguridad y emergencia con los cuales cuenta el Terminal de Carga, teniendo en cuenta que éstos buscan garantizar la vida de todo el personal que ingresa a la terminal. Se aplicará lo

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 193 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|


establecido en el RAC a aquellas personas que generen pánico, activando las alarmas de emergencia.

- d. Las personas que pueden entrar libremente y a cualquier hora a las zonas controladas de la terminal de carga son los Usuarios, los cuales deben contar con carné o sticker aeroportuario que cuente con la validación de la Letra C, y/o con el carné de áreas controladas vigente.
- e. Toda persona que desee acceder a las instalaciones del TC en calidad de visitante, deberá registrarse en las recepciones de la terminal de Carga ubicadas en la Recepción del CAC o por la puerta 11, presentar documento de identificación.
- f. Todo equipo o maquinaria que salga de la terminal de carga debe ser autorizado por el tenedor de espacio quien deberá dar aviso a la administración de Opain al correo ccscarga@eldorado.aero.
- g. El personal de seguridad de Opain no recibirá en la portería elementos para tener en custodia o bienes privados.
- h. En caso de alguna reparación locativa en áreas comunes o en las unidades de los arrendatarios, el personal de Opain podrá ejercer un estricto control de las obras y velar por el cumplimiento de las normas establecidas en el presente documento.
- i. Los funcionarios de seguridad de la Terminal de Carga, podrá llamar la atención de toda persona que ejerza alguna actividad expresamente prohibida o que ponga en riesgo la integridad de las demás personas o que interfiera con el normal desarrollo de TC. Así mismo podrá dar aviso a las autoridades correspondientes según el tipo de conducta o interferencia que se esté presentando.
- j. Los funcionarios de distintas entidades del Estado deberán exhibir la identificación respectiva para poder ingresar al TC.
- k. Opain será la única entidad autorizada para habilitar espacios de parqueaderos temporales para arrendatarios dentro de la terminal de carga.
- l. Para el ingreso de los vehículos de contratistas y subcontratistas de arrendatarios al TC se debe enviar previamente un correo a novedadescarga@eldorado.aero y s2@eldorado.aero. Los vehículos que ingresan a la terminal de carga serán

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 194 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

inspeccionados por un biosensor y/o una inspección visual al interior del vehículo por parte de los guardas de seguridad. En la salida se debe entregar la “tarjeta de control de ingreso” por parte de los vehículos visitantes.

- m. Queda prohibido fijar y distribuir cualquier tipo de propaganda o publicidad comercial sin la autorización de Opain.
- n. Queda prohibido realizar actividades comerciales diferentes a las que tengan que ver con el objeto social de cada tenedor de espacio, o a la permitida por parte de Opain para el ingreso a la terminal de carga, sin la autorización de Opain. Esto incluye las ventas ambulantes dentro de la terminal de carga.
- o. Queda prohibido desarrollar actividades lúdico-recreativas mediante las cuales se pueda poner en peligro la integridad física de las personas y las instalaciones.
- p. Se autoriza el ingreso de servicios a domicilio siempre y cuando utilicen la entrada peatonal, se anuncie previamente indicando el sitio de donde viene, y deje un documento con foto en portería (Ej. Licencia de conducción). Si no presenta un documento no será autorizado su ingreso y el arrendatario dirigirse a la portería a recibir su domicilio.
- q. Únicamente está autorizado el ingreso de motocicletas escoltas de mercancía avalados por la Superintendencia de Vigilancia, los Courier previamente identificados y avalados, el personal de seguridad Contratada por la administración, los cuales serán identificadas con un precinto otorgado por Opain. Estas deberán parquear en la zona demarcada para tal fin. Debido a que no se tiene un contrato de parqueadero, ni se recibe en consignación, Opain no se hace responsable del cuidado de estas, es responsabilidad del propietario su cuidado y aseguramiento.
- r. En cuanto al ingreso a las instalaciones del Terminal de Carga de cualquier tipo de armas, se deberá atender a lo establecido en la normatividad vigente y directrices aplicables a la materia.
- s. Únicamente está autorizado el ingreso de bicicletas identificadas con un precinto otorgado por Opain, siempre y cuando ingresen con su elemento de seguridad (guaya, cadena y/o candado). La bicicleta debe ubicarse en los bicicleteros implementados. El

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 195 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

ingreso y salida de éstas se debe realizar a través de la Portería 12, y Opain no se hace responsable de ellas.

- t. El ingreso de elementos tales como herramientas, accesorios de trabajo, insumos para obras, se autorizará únicamente por la portería peatonal ubicada frente al CAC, y queda prohibido el intercambio de documentos a través de las rejas perimetrales.
- u. Se deben respetar las disposiciones sobre tránsito de personas, vehículos, seguridad en el interior de la terminal de carga.

9.6.2 Equipo de seguridad e inspección de área de movimiento de carga

El grupo de seguridad está compuesto por un Jefe de Seguridad que tiene a su cargo un equipo compuesto por un coordinador, supervisores, operadores de medios tecnológicos, guardas de control de acceso, recepcionistas, recorredores y manejadores caninos con biosensor que garantizan la seguridad del Nuevo Terminal de Carga las 24 horas del día. El Jefe de Seguridad mantiene un canal de comunicación directa con la Dirección de Seguridad Aeroportuaria de OPAIN S.A.


9.6.3 Sistema de cámaras CCTV. Medidas de Seguridad Aeroportuaria del Terminal de Carga.

Es un sistema Integral de seguridad electrónica que incluye un sistema CCTV, Control de Acceso, Sistema de Seguridad Perimetral y Red LAN en el centro administrativo de carga cuenta con 148 cámaras, sistema que incluye domos fijos de alta velocidad internos y externos, cámaras hemisféricas, controles de acceso a áreas públicas controladas con tarjetas de proximidad, cámaras fijas, reconocimiento de placas vehiculares.

9.6.4 Procedimientos de inspección, periodos y rutinas en el terminal de carga

Ingreso vehicular:

- Inspección de seguridad física y biosensor.
- Verificación de documentación.
- Registro de los datos del vehículo y del conductor.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 196 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Lo anterior se realiza a la totalidad de los vehículos que ingresan. Se exceptúa de lo anterior los casos de emergencias (bomberos y ambulancias) así como autoridades en operativos especiales previa coordinación con la Administración de la Terminal de Carga).

Zona de transferencia y consolidación:

- Se cuenta con un servicio de seguridad de recorridor las 24 horas, cuya función primordial es velar por el buen uso de las zonas de parqueo y el orden de los camiones. Esta inspección es permanente.

Control de acceso al Centro Administrativo de Carga - CAC.:


- Se cuenta con una recepción que realiza el enrolamiento del personal de visitantes al CAC y NTC. Se maneja un servicio de 24 horas, un servicio de 12 horas diurno lunes a sábado y dos servicios de 12 horas diurnas de lunes a viernes.
- Se realiza registro electrónico del ingreso de todo el personal flotante como también la verificación de carné empresarial a todos los funcionarios pertenecientes a los tenedores de espacio del CAC.
- Se realizan inspecciones aleatorias a las áreas comunes y de servicios en los cuatro pisos

Control de acceso a la Nueva Terminal de Carga NTC:

- Se cuenta con dos ingresos peatonales, uno frente al CAC y otro en la Frontera del TC1 – TC2.
- Se efectúa verificación de carné empresarial y/o sticker de OPAIN S.A.
- El personal flotante se controla con tarjeta de acceso y/o sticker a su ingreso, únicamente por la recepción del CAC.

Recorridor áreas comunes y de servicios NTC:

- Se cuenta con un servicio 24 horas. Su función principal, es la del control y notificación de situaciones especiales en el área.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 197 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Supervisión:

- Se cuenta con un servicio 24 horas.

Coordinación:

- Se cuenta con un coordinador de seguridad diurno de lunes a viernes

Servicio de seguridad canina:

- Se cuenta con dos servicios de guías caninos con biosensor las 24 horas de los 7 días de la semana, antiexplosivos.

Servicio de supervisión permanente por parte de la Compañía de Seguridad:


- Se cuenta con el respaldo directo y remoto por parte de la Compañía de Seguridad contratada
- De acuerdo con la implementación del sistema Integrado de Seguridad adelantadas por OPAIN S.A., permite un mejor control y trazabilidad punto a punto de los diferentes sectores que conforman el complejo de carga.

9.7 Sistema de control perimetral.

Se cuenta con un cable sensor de perturbación para reja en el **NTC** con 7 módulos de procesamiento que permiten evidenciar la intrusión desde el exterior del área de carga; las alarmas son monitoreadas desde el centro de control las 24 horas y tienen una interfaz con el sistema de CCTV

9.8. Manejo y control de Acceso al Centro Administrativo de Carga

En cada punto de acceso (lado tierra) el Concesionario ha dispuesto de puestos controlados de seguridad en donde se requisan vehículos y se controla el acceso y la salida de los mismos.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 198 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

9.8.1. Procedimientos para lograr el movimiento seguro y eficiente de camiones en el área de consolidación de carga y en las zonas de transferencia

Todo vehículo, sea de carga o particular que solicite el ingreso a la Nueva terminal de carga, debe someterse a las inspecciones de seguridad establecidas por la Administración de la Propiedad.

Para los vehículos de carga (camiones), se exige, la presentación de uno de los siguientes documentos:

- Guía de la mercancía debidamente liberada.
- Carta de responsabilidad del dueño de la mercancía.

Además se realizarán los siguientes procedimientos establecidos:

- Registro en planilla de datos, tanto de conductor como del vehículo.
- Procedimientos de inspección de seguridad (física y biosensor- antiexplosivo).


Los vehículos particulares, deben portar en el panorámico, la escarapela de autorización de ingreso, expedida por la Administración y parquear en las zonas asignadas para esto.

Los vehículos de carga, que ingresan a la zona de cargue/descargue lo harán, manteniendo una velocidad máxima de 20 km/h.

Una vez se valida el ingreso, deben parquear en el área de transferencia, acatando las instrucciones impartidas. Se procede a realizar los trámites correspondientes con la aerolínea, para la asignación del turno y llamado para ingresar a la zona de cargue o descargue de mercancía.

Una vez terminada la operación sea de cargue o descargue, el vehículo se retira de las instalaciones, dando cumplimiento a los controles de la Policía Fiscal Aduanera, DIAN y lo estipulado por el dispositivo de seguridad del Terminal (registro de salida).

No se permite la obstaculización de vías consideradas públicas, tanto internas como externas.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 199 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Los vehículos, del personal de escoltas de carga, una vez efectuados los requerimientos de seguridad, ingresan a las áreas destinadas para parqueo hasta el final de la operación.

No está permitida actividad de reparación mayor y aseo de los vehículos.

Todos los vehículos transitarán por las áreas de movilización acatando la señalización para el caso, y las normas de tránsito expedidas por la autoridad distrital de movilidad.

Todos los vehículos, dentro de la permanencia en la Terminal, deben mantener las puertas cerradas y con seguro. La administración de la terminal no se hace responsables por hurtos o daños ocasionados por terceros.

9.9. Ingreso y Salida de Personas, Vehículos y Bienes

9.9.1. Vehículos


Serán aplicables en el NTC todas las normas con respecto al tránsito y estacionamiento de vehículos automotores.

No está permitido el ingreso peatonal por las entradas y salidas vehiculares.

Podrán ingresar a la Terminal de Carga los vehículos livianos o pesados que por su naturaleza y función sean necesarios para el desarrollo y/o operación de las actividades de cada uno de los arrendatarios.


Al ingresar al terminal tanto los vehículos como el personal a bordo deberán presentar la documentación requerida por Opain, se realizará el respectivo registro” de vehículos. Los vehículos que ingresen a Terminal de Carga deberán respetar los límites de velocidad estipulados en las señales viales instaladas en la terminal y en general, deberán respetar el límite de velocidad de 20 (Km/h). Se deberán tener las luces estacionarias encendidas tanto de día como de noche. Los conductores deben acatar y cumplir lo siguiente:

- a. Utilizar los sitios demarcados para estacionamiento y no se permitirá parquear los vehículos y unidades de transporte en lugares no permitidos como lo son los accesos a cada empresa, áreas de carga, descarga y maniobras, hidrantes, cebras o cualquier otro lugar restringido de acuerdo a las disposiciones generales, leyes, o normas de tránsito. Opain se reserva el derecho de retirar con grúa aquellos vehículos mal estacionados,


| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 200 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

debiendo el propietario del vehículo pagar los costos respectivos. Opain no se hará responsable de daños ocurridos por dicha acción.

- b. Los Vehículos Carga Liviana y/o Camiones solo ingresarán y saldrán de la terminal de carga por los lugares habilitados Ingreso portería 11 y 13 salida porterías 10 y 12.
- c. La circulación vehicular debe efectuarse por los carriles establecidos, en el sentido de los mismos y respetando las áreas demarcadas para el desplazamiento peatonal.
- d. Las áreas de parqueadero para Vehículos Particulares son de uso exclusivo de los arrendatarios a los cuales les fueron asignados dichos espacios.
- e. Los vehículos deben parquearse en reversa.
- f. Queda prohibido realizar mantenimiento a los vehículos, cualquiera que sea el medio que emplee, que no sea el necesario para desvarar los automotores dentro del Terminal de Carga. Opain se reserva el derecho de solicitar un servicio de grúa para retirar el vehículo del Terminal de Carga.
- g. Queda prohibido realizar el lavado de los vehículos dentro de la terminal de carga.
- h. Queda prohibido sobrepasar los límites de cada estacionamiento al parquear, por lo que se deben respetar las líneas de demarcación establecidas.
- i. Queda prohibido parquear en zonas de circulación vehicular y en áreas que determine Opain. En todo caso se debe evitar invadir así sea parcialmente, las zonas de parqueo vecinas y las áreas de circulación.
- j. Los arrendatarios que cuenten con espacios temporales para parqueadero de vehículos deberán informar por escrito a Opain de todo cambio de vehículo que ya se encuentre autorizado en la base de datos.
- k. Todo vehículo deberá permanecer cerrado con llave y alarma.
- l. Cualquier daño causado por uno de los usuarios o visitantes a cualquiera de los vehículos deberá ser reportado inmediatamente a la administración quien se exonera de cualquier responsabilidad, y según las circunstancias podrá avisar a las autoridades correspondientes.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 201 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- m. El ingreso de los vehículos autorizados se debe realizar por la bahía 1 de la Portería 13.
- n. El ingreso vehicular será autorizado siempre y cuando se trate de un vehículo de carga liviana y/o camión. Se permitirá únicamente el ingreso del conductor, el acompañante deberá registrarse en la recepción del Centro Administrativo de Carga como visitante.
- o. De manera excepcional y a discreción de Opain se permitirá el ingreso de vehículos particulares siempre y cuando la mercancía que entreguen o reciban sea de un peso superior a los 30 kg aproximados, y con una permanencia dentro de la Terminal de Carga de máximo 30 minutos para realizar dicho trámite.
- p. El horario de permanencia autorizado dentro del terminal de carga, es máximo de 12 horas para los Camiones y 3 horas para Vehículos de Carga Liviana.
- q. El flujo de vehículos al interior de la terminal entre NTC y TC1 solo está permitido desde la zona internacional (NTC) a la zona mixta (TC1). El flujo vehicular interno desde TC1 a NTC está prohibido. En la zona de frontera se encuentran tope llantas que no permiten este flujo.
- r. El desplazamiento peatonal por el patio de maniobras, debe realizarse por las áreas demarcadas para tal fin.
- s. Con el fin de proteger a los menores de edad en su integridad personal y vida, se prohíbe el ingreso de estos, a las instalaciones y zonas de transferencia de carga de la Terminal de Carga y del área de Carga del CISA. El ingreso de menores de edad al edificio Centro Administrativo de Carga (CAC) se hará previo diligenciamiento del documento exigido por Opain, por parte del adulto responsable.
- t. Para el ingreso de menores de edad que salen o llegan en vuelos de carga, la aerolínea deberá realizar la solicitud previa al vuelo y por escrito, la cual será revisada y aprobada por la jefatura de HSEQ de Opain.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 202 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

9.9.2 Clasificación de ingreso

El ingreso de personas, vehículos y bienes se clasifica en:

a) Ingreso habitual: Se considera como ingreso habitual el de aquellas personas que acceden al Terminal de carga en calidad de arrendatarios, empleados, contratistas, aliados estratégicos, funcionarios, y en fin todas aquellas personas que puedan demostrar una relación con vocación de permanencia con respecto a las labores que se desarrollan en el Terminal de Carga. Aquellas personas que ingresen al Terminal de Carga con una frecuencia superior a tres ingresos en una misma semana, será considerada para efectos de carnetización dentro de esta clasificación.


La tarjeta de acceso será entregada de acuerdo al procedimiento establecido. El valor de la reposición del ID por vencimiento, pérdida, daño o deterioro será responsabilidad del portador. La autorización para la credencial de ingreso habitual será realizada por Opain.

El usuario al que se le presente alguna novedad de deterioro y/o pérdida de la respectiva tarjeta de acceso presentará a Opain S.A la respectiva denuncia para poder realizar el trámite de reposición ante la administración.

En el caso de que un usuario sea reincidente con la pérdida de la tarjeta y/o deterioro, ingresara al NTC como visitante sometiéndose al procedimiento de visitante hasta su situación sea solucionada.

b) Ingreso Transitorio: Se considera como ingreso transitorio de los Visitantes, y el de todas personas que ingresen al NTC, bajo la responsabilidad de una empresa radicada dentro de la terminal, que sean contratistas o subcontratistas de estos, y realicen actividades durante un tiempo determinado (tiempo que dura la contratación obra o labor). Para el ingreso de estas personas Opain asignara tarjetas de acceso transitorio como visitante por un lapso de tiempo no mayor a 12 horas. De acuerdo con el procedimiento establecido, la perdida y/o daño de ésta generará la suscripción de un acta de compromiso en la cual estarán indicadas las medidas restrictivas más el costo correspondiente de reposición.

La solicitud de autorización de éste ingreso será elevada directamente ante Opain. En donde se deberá especificar la labor que se va a realizar. El área de carnetización validará

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 203 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

en el sistema la aprobación de las diferentes áreas (Comercial, Mantenimiento, HSEQ y Seguridad) Para poder dar inicio al proceso de impresión de estos carné.

- c) **Ingreso Eventual:** Se considera como ingreso eventual el otorgado a todas aquellas personas que ingresen a la terminal de carga en calidad de visitantes, como proveedores circunstanciales o permanentes de los usuarios, clientes de los mismos o en general cualquiera que tenga la necesidad de ingreso válido solo para la jornada determinada.

La autorización para el ingreso eventual será realizada por el personal de seguridad, a solicitud del visitante, informando los motivos por los cuales requiere ingresar. Estos se deben registrar en la recepción del CAC, para visitantes del Terminal de Carga, y en la portería 11 para los visitantes del TC1. El visitante debe presentar la cedula de ciudadanía para enrolarlo por primera vez, y entregara un documento con foto para recibir una tarjeta de acceso programada para acceder por los torniquetes del filtro de seguridad correspondiente a su ingreso.

Nota: en caso que el documento no sea reclamado el mismo día, será entregado a la oficina de objetos olvidados y perdidos de Opain de la concesión, la cual está ubicada en el terminal de pasajeros internacional, en donde podrá ser reclamado personalmente.


9.9.3 Ingreso de delegaciones

Se considera como ingreso de delegaciones el de todos aquellos que ingresen a la terminal de carga conformando un grupo cuyo ingreso ha sido previamente anunciado por el promotor de tal delegación, cualquiera sea el carácter del motivo de la visita.

La autorización para el ingreso de delegaciones será realizada por la administración, a solicitud del promotor de la misma con anticipación suficiente para atender la actividad en el control de acceso, con entrega de la credencial y proceder al correspondiente registro de ingreso.

9.9.4 Control de ingreso de contratistas

Para el ingreso de contratistas a la terminal de carga, los arrendatarios deben radicar la solicitud correspondiente de acuerdo con los procedimientos establecidos de solicitud de permisos, teniendo en cuenta el estándar de HSEQ. Portar los sticker durante la obra en un lugar visible.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 204 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|


- a. Se debe tener en cuenta que las personas autorizadas a quienes se les dio sticker deben portarlo sticker durante la obra en un lugar visible.

9.10. Sanciones

El no cumplimiento de las normas anteriormente expuestas, acarreará sanciones y llamados de atención por parte del personal de la administración, quienes informarán durante todo el proceso al arrendatario que esté relacionado con el infractor y/o la infracción.

El procedimiento en caso de infracción será el siguiente:

- a. Se enviará una comunicación informando de la falla cometida y solicitando no se cometa de nuevo la infracción. Por medio de un compromiso por escrito.
- b. En caso de no cumplimiento del compromiso adquirido inicialmente se procederá a restringir al infractor por una semana al NTC. se emitirá una segunda carta con copia al arrendatario implicado, informando de la sanción que la falta acarrea citando a reunión a las personas involucradas a las instalaciones de la administración Opain.
- c. En caso de cometer un acto contra la infraestructura de la Terminal por parte de un tenedor de espacio que requiera una intervención, se procederá a comunicar al área de mantenimiento para que se realice un compromiso para resarcir los daños causados directa o indirectamente, intencional o no; si luego de enviada la comunicación no se atiende en un máximo de 5 días hábiles, Opain realizará la reparación y se reserva el derecho de iniciar el cobro al causante del daño por la vía que considere más expedita.
- d. En caso de que el daño sea generado por un tercero y/o visitante se deberá considerar el pago por medio de las pólizas de responsabilidad de los conductores de los vehículos de carga, de igual manera se procede a informar al área de mantenimiento de Opain para que genere el compromiso para resarcir los daños ocasionados a la infraestructura del NTC, de no poder realizar la conciliación se le deberá restringir el acceso al vehículo hasta que se llega a un acuerdo.
- e. La administración establece tiempos de permanencia y medidas de control para los Vehículos de Carga Liviana y/o Camiones que realizan el cargue y/o descargue de mercancía, al interior del terminal de carga contemplados así:

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 205 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

9.10.1. Camiones 12 horas en el área de transferencia.


El incumplimiento a los requerimientos contempla las siguientes sanciones para los vehículos (Camiones):

- a. Permanencia sin autorización en el área de transferencia con tiempos de 12 horas hasta 24 horas, se procederá a la firma de un de un compromiso en donde se le darán a conocer las normas de restricción establecidas en el Plan de Operaciones del Terminal de carga.
- b. Permanencia entre 24 a 36 horas sin autorización expresa, el automotor será sancionado con dos días sin poder ingresar al Terminal de Carga.
- c. Sanción de una semana al automotor que permanezca entre 36 horas hasta 48 horas sin autorización en el área de transferencia.
- d. Sanción de 15 días al automotor que permanezca entre 36 horas hasta 60 horas en el área de transferencia sin autorización.
- e. Restricción definitiva al transportador que permanezca por más de 60 horas en el área de transferencia sin previa autorización de la administración.

9.10.2. Vehículos de Carga Liviana 3 horas de permanencia en el área de transferencia.

Para los vehículos de Carga Liviana el incumplimiento a estos requerimientos contempla las siguientes medidas de control:

- Permanencia sin autorización en el área de transferencia con tiempos de 3 horas hasta 5 horas, se procederá a la firma de un compromiso en donde se le informaran las medidas contempladas en el Plan Operativo de Carga
- Permanencia entre 5 horas hasta 8 horas sin autorización, se procederá a una restricción de ingreso de automotor de dos días.
- Permanencia entre 8 horas hasta 12 horas será sancionado el ingreso del automotor de una semana al terminal de carga.
- Restricción definitiva al transportador que permanezca por más de 12 horas en adelante en el área de transferencia.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 206 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Los vehículos al interior del NTC que superen los límites de velocidad establecidos y transiten en contravía de acuerdo con la señalización demarcada contemplaran las siguientes medidas restrictivas:

- El exceso de velocidad y/o tránsito en contravía reportada a la administración de Opain y verificada, deberá firmar un acta de compromiso.
- De ser reincidente en las faltas mencionadas se procederá a una restricción del automotor de 1 a 3 días de ingreso al terminal de carga.
- De generarse una tercera vez el incumplimiento al compromiso adquirido se le sancionara una semana al automotor para ingresar al terminal de carga.
- Restricción definitiva al conductor que se evidencie nuevamente en el incumplimiento al compromiso adquirido con la administración del NTC

El incumplimiento con el manejo de las tarjetas de acceso de visitantes de área controlada, Stickers y carné de Opain tendrán las siguientes restricciones:


- Al momento que un funcionario que posea el carné de áreas restringidas y/o controlas, sea sorprendido brindando acceso a otra persona indocumentada o sin carné de Opain será sancionado de acuerdo con el RAC 13. y se realizará el respectivo reporte de irregularidad.

Manipulación del equipo de emergencias (Red contraincendios) por un funcionario, visitante y/o contratista al interior del TC.

- Toda persona que sea sorprendida manipulando los equipos de detección de incendios (Estaciones Manuales) con el fin de generar pánico al interior del terminal de carga le será restringido el acceso por una semana de manera inmediata.

El deterioro a los jardines y/o áreas destinadas al embellecimiento de la copropiedad, acarreará un llamado de atención y anotación de la conducta indebida.


Opain, de oficio o a petición de cualquier usuario podrá sancionar a un Usuario que incurra en cualquiera de las conductas descritas, con amonestación o multas previamente definidas por Opain S.A, sin perjuicio de las acciones judiciales que

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 207 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

puedan iniciar los usuarios afectados. En el evento en que el usuario sancionado no esté de acuerdo con la amonestación o multa impuesta, podrá interponer recurso de reposición por escrito, debidamente sustentado dentro de los diez (10) días hábiles siguiente a la notificación.

9.11. Otros

- a. Toda empresa debe velar por que ninguno de sus trabajadores se encuentre en la OFAC ni en la lista Clinton.
- b. Los arrendatarios son las responsables de proporcionar a su personal las instalaciones adecuadas para el consumo de alimentos, de acuerdo con las normas que reglamenten la materia.
- c. Ninguna persona podrá utilizar las aceras, vías, escaleras o zonas verdes para ingerir alimentos. Los encargados del personal de cada empresa deberán velar por el correcto acatamiento de la presente disposición.
- d. Está prohibido dormir en las zonas comunes, tanto de día como de noche.
- e. Se debe ser prudente en el lenguaje y en la manera de comportarse durante el ejercicio de las funciones.
- f. Se debe brindar un trato gentil, tolerante, solidario y respetuoso.
- g. Se debe tratar sin discriminación (de raza, religión, preferencia sexual o nacionalidad) a los funcionarios y colaboradores de la terminal de carga.
- h. Se debe hacer uso racional del agua, jabón y papel higiénico y evitar dejar la llave abierta al cepillarse los dientes.
- i. Se deben dejar los baños limpios, y hacer uso de las canecas para depositar el papel.
- j. No utilizar el radio a alto volumen/usar audífonos.
- k. Identificar claramente la señalización y los procedimientos en caso de emergencia (rutas de evacuación).
- l. Al utilizar las escaleras se debe transitar por la derecha.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 208 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- m. Se debe ser responsable con el cuidado de la salud, por eso debe utilizar de manera apropiada los elementos de protección personal.
- n. Se debe evitar correr dentro de las instalaciones, especialmente zonas de circulación común y escaleras.
- o. Se debe hacer uso racional del pito y está totalmente prohibido el uso de bocinas y/o resonadores.
- p. Está prohibido el ingreso de personal en estado de embriaguez y/o enajenación.
- q. Las empresas de embalajes, deberán acreditar una relación comercial con el tenedor de espacio al cual pretendan ingresar a prestar servicio.
- r. Los particulares, podrán ingresar con vehículo siempre y cuando la mercancía que entreguen o reciban, se estime que su peso es superior a 20 kg. De lo contrario deberán ingresar por la entrada peatonal.
- s. Todos los vehículos, dentro de la permanencia en la Terminal, deben mantener las puertas cerradas y con seguro. La administración de la terminal no se hace responsables por hurtos o daños ocasionados por terceros.

9.12. Señalización en el Terminal de Carga.


La Terminal de Carga cuenta con esquemas de señalización de emergencia y señalización informativa en áreas públicas, bodegas y lado aire, para facilitar la ubicación de los usuarios de esta Terminal.

9.13. Servicios en el Terminal de Carga

El Terminal de Carga cuenta con servicios sanitarios, comunicaciones, restaurantes adecuados para cubrir la demanda actual de usuarios del Terminal de Carga.

9.14. Comité de Carga

A través de la convocatoria generada por el Comité de Facilitación precedido por el Concesionario, se tratarán temas de carga cuando las características de la operación lo ameriten, y se propenderá por generar la asistencia de autoridades, operadores y líneas

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 209 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

aéreas de carga. En este espacio se tratarán temas alusivos a la preparación de temporadas altas y el manejo de las operaciones en lados tierra y aire.

Remodelación y adecuación del Terminal de Carga.

La remodelación y adecuación del Terminal de carga se ajusta a lo contemplado en las especificaciones técnicas contempladas en el Apéndice E del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Eldorado, y adicionalmente de acuerdo al alcance de las obras de modernización y expansión contempladas en el Apéndice D, del Contrato en mención.

9.15. Tecnología

9.15.1. Instalación de cableado y antenas en el terminal de carga

Los proveedores o tenedores de espacio interesados en realizar un proyecto de instalación de antenas en el Terminal de Carga deberán hacer una comunicación formal a la Dirección de Telecomunicaciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, en donde se especifique la ubicación de las antenas, el propósito y las características de las mismas.

Una vez se obtenga el aval y la autorización por parte de la UAEAC, el proveedor o tenedor de espacio deberá entregar toda la documentación al Concesionario, que también validará y supervisará el trabajo en mención.


Para temas de instalación de cableado solo se deberá presentar al Concesionario el proyecto completo, y OPAIN S.A. determinará la viabilidad.

9.15.2. Sistema de detección y activación de válvulas (FADS).

Se dispone de un sistema de activación y notificación contra incendios, ubicado en NTC y otro ubicado en TC 1.

9.15.3. Panel de detección y activación de alarmas de incendios.

Se dispone de dos paneles de activación y notificación de alarma incendios, uno ubicado en CAC oficina de seguridad privada piso 5 y el otro ubicado en TC 1 bodega DIAN, lado tierra piso 1.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 210 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

9.15.4. Lógica de funcionamiento de los elementos anunciadores de alarma del NTC

En el funcionamiento de los elementos que conforman el sistema de detección de incendio del Nuevo Terminal de Carga se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones al momento de realizar las pruebas del sistema:

1. Cuando se activa cualquier estación manual dentro del edificio, se activaran todas las sirenas y strobos del edificio.
2. Cuando por efectos de un conato de incendio en cualquier área donde se encuentre la red de detección del edificio se activen dos (2) detectores de humo, las sirenas y strobos del edificio se activaran.
3. En el caso que se requiera una evacuación general del edificio y después que se realicen todos los procedimientos necesarios de verificación de emergencia real, la red de incendio está en capacidad de realizar las siguientes acciones cuando se oprima la tecla Drill de cualquiera de los dos (2) paneles de incendio o dos (2) anunciadores remotos, ubicados en el edificio:
 - Activación sirenas y strobos del edificio.
 - Liberación de puertas de control de acceso
 - Enviar ascensores a primer piso, abrir puertas y deshabilitarse.
 - Apagar aires acondicionados.

9.15.5. Lógica de funcionamiento sistema detección de incendio CAC (Centro Administrativo de Carga)

El funcionamiento de los elementos que conforman el sistema de detección de incendio del Centro Administrativo de Carga esta zonificado por piso, por lo tanto se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones al momento de realizar las pruebas del sistema:

1. Cuando se activa cualquier estación manual en alguno de los pisos del edificio, se activaran todas las sirenas y strobos del respectivo piso.
2. Cuando por efectos de un conato de incendio en cualquiera de los pisos se activen dos (2) detectores de humo, las sirenas y strobos del respectivo piso se activaran.


3. En el caso que se requiera una evacuación general del edificio y después que se realicen todos los procedimientos necesarios de verificación de emergencia real, el panel de incendio está en capacidad de realizar las siguientes acciones cuando se oprima la tecla Drill del panel de incendio, situado en cuarto de control o recepción:

- Activación sirenas y strobes de *todos* los pisos.
- Liberación de puertas de control de acceso
- Enviar ascensores a primer piso, abrir puertas y deshabilitarse.
- Apagar aires acondicionados.

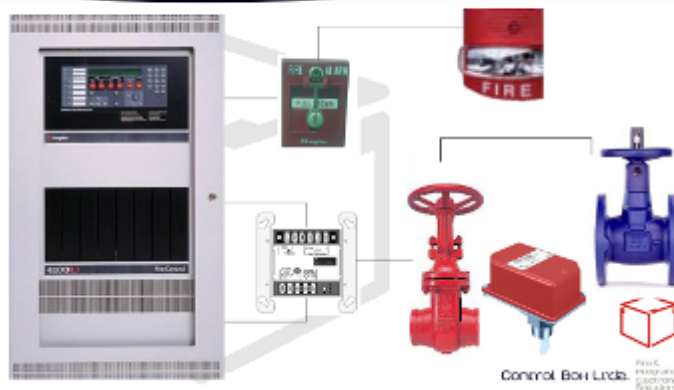
- **SISTEMA DE NOTIFICACIÓN DE ALARMA TC1**

Objetivos

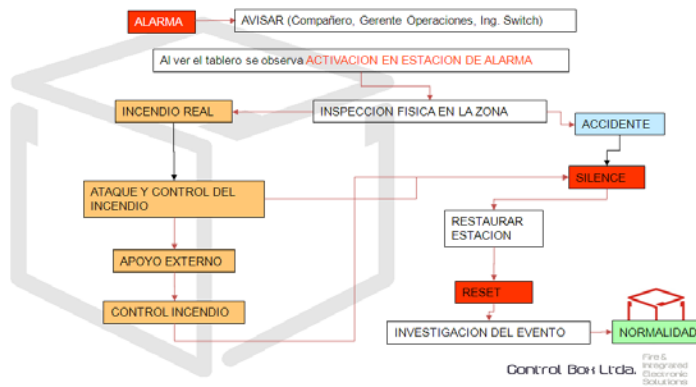
- Conocer e identificar el sistema de extinción y notificación de incendio del terminal de carga tc1 implementado
- Reconocimiento y codificación de los equipos
- Características y funcionamiento de los equipos
- Condiciones y procedimientos de operación
- Precauciones de seguridad en Situaciones de Mantenimiento
- Recomendaciones de Operación en sitio
- Mantenimiento de los sistemas.



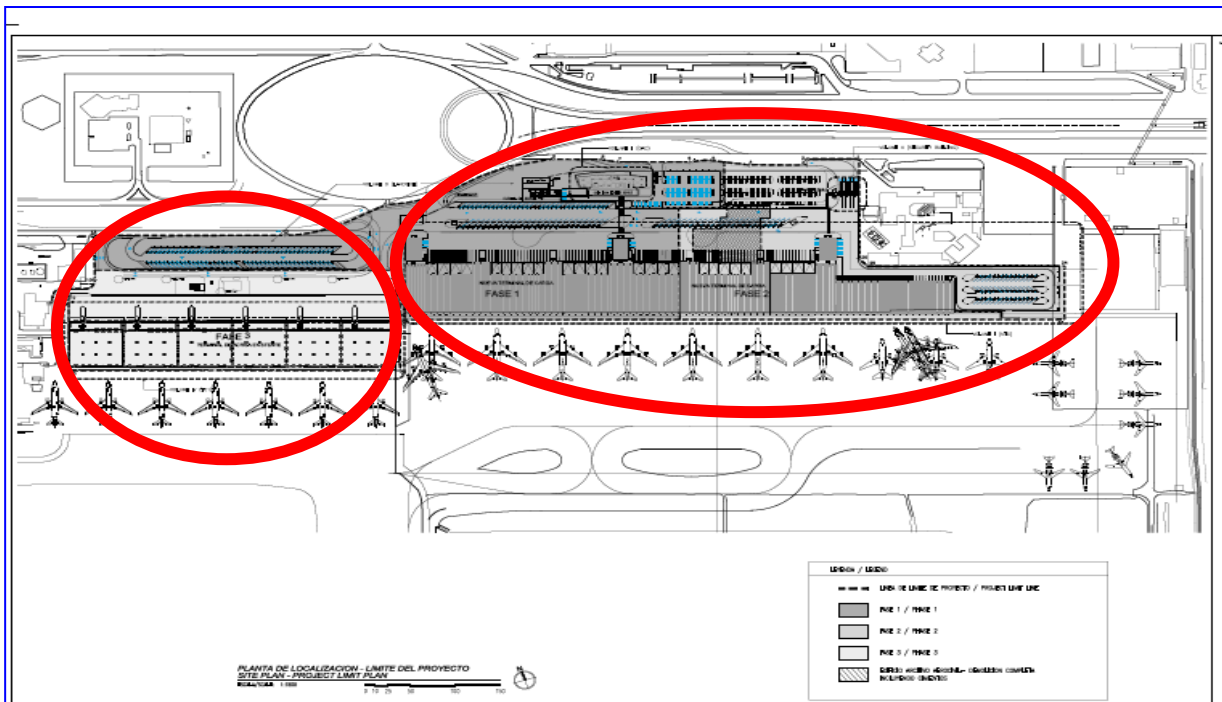
ESTRUCTURA GENERAL DEL SISTEMA DE NOTIFICACION Y SUPERVISION




Procedimiento ante alarma por estación de alarma



PLANOS DE CARGA TC1



| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 213 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

TERMINAL DE CARGA LADO AIRE

9.16 Operación en plataforma

- Únicamente se permiten las operaciones de cargue y descargue de las aeronaves, en las posiciones debidamente demarcadas y/o autorizadas por el explotador del aeropuerto.
- Por ningún motivo se permite almacenar carga en áreas de la plataforma que no estén autorizadas para tal efecto, excepto durante las operaciones de cargue y descargue.
- No se autoriza despaletizar carga en posiciones de estacionamiento, excepto casos extraordinarios de carga sobredimensionada, lo cual deberá ser coordinado con el Inspector de Plataforma o el CCO. La carga deberá ser gestionada al interior de las bodegas inmediatamente finaliza la operación de la aeronave en la posición de estacionamiento.
- La zona vehicular de cargue no puede ser utilizada como parqueadero de vehículos particulares, remolques, contenedores y demás equipos para el manejo de carga; a ella sólo pueden ingresar en ejercicio de sus funciones. Los automotores que vayan a realizar operaciones de cargue o descargue de mercancías, previa coordinación con el transportador aéreo, sólo podrán permanecer en ella durante el tiempo estrictamente necesario para cumplir su tarea.
- Los explotadores de las bodegas y demás áreas de carga son responsables porque los residuos generados por sus actividades, sean depositados en los contenedores o depósitos dispuestos para tal fin.
- Únicamente se permite el transporte de un número de pasajeros igual o inferior al indicado en el respectivo permiso de operación de la empresa carguera explotadora de la aeronave. El IP o IM o quien haga sus veces está autorizado para verificar tal documentación y revisar la aeronave, en caso de encontrarse irregularidades serán reportadas inmediatamente a los Inspectores Técnicos de la Autoridad Aeronáutica.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 214 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

9.17 Procedimiento para Asignar Estacionamiento de Aeronaves en el Terminal de Carga

El Inspector de Operaciones (IO) asignará posiciones en el Terminal de Carga dependiendo de la confirmación de los vuelos en coordinación con el representante de cada aerolínea y de la variación de su itinerario informado con anterioridad, teniendo en cuenta las restricciones de tipos de aeronaves en las posiciones de parqueo. Es deber de las aerolíneas suministrar a IO y CCO información real y confiable de las llegadas y salidas de vuelos que permita realizar una programación de asignación de posiciones eficiente. Para el procedimiento como tal es necesario referirse a GOP-PR-0029 "PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE SALAS DE EMBARQUE Y POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES".

9.18 Responsabilidad del Mantenimiento de las Calles de Rodaje del Terminal de Carga

OPAIN S.A. será responsable del mantenimiento de la Prolongación Calle de Rodaje "M" o "M1" de acuerdo a lo establecido en el Apéndice "G" y el Plan de Mantenimiento. El mantenimiento de las áreas pavimentadas de la prolongación Calle de Rodaje "M" o "M1" se llevará a cabo siguiendo los parámetros establecidos en el Apéndice G del Contrato de Concesión, estableciendo prioridades de intervención de acuerdo con los tipos de fallas encontrados y la incidencia de los mismos en la operación y seguridad del lado aire.


Así mismo, OPAIN S.A. realizará el mantenimiento de las ayudas visuales de la prolongación de la calle de rodaje "M", las cuales están conformadas por las luces de eje y luces de borde, controladas por dos reguladores de corriente constante, los cuales son controlados desde la torre de control por sensores colocados sobre los circuitos existentes de la calle de rodaje "M".

9.19 Disposición para informar a los pilotos

Las posiciones de estacionamiento de carga cuentan con las especificaciones referidas por el RAC y las normas internacionales que aplican, para la orientación de las tripulaciones al momento del atraque de la aeronave.

9.20 Servicios de Señaleros en el Terminal de Carga

La responsabilidad de utilización de señaleros para el ingreso y salida de las aeronaves de las posiciones de estacionamiento, es exclusiva de las líneas aéreas a través de sus planes de Marshalling oficiales. Sin embargo el Concesionario revisará que efectivamente los señaleros se encuentren debidamente posicionados durante las operaciones de las aeronaves ya mencionadas, lo anterior, mediante inspección por parte del IP. El incumplimiento a lo establecido en los planes de cada línea aérea generará la imposición de un Reporte de Irregularidad.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 215 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|


9.21 Abastecimiento de Combustible de Aeronaves en el Terminal de Carga

Los procedimientos de servicio de abastecimiento de combustible a las aeronaves, son competencia exclusiva del proveedor y de la compañía aérea solicitante conforme a lo establecido en el Decreto 1609 de 2002 por el Ministerio de Minas y energía. Sin embargo el procedimiento es aleatoriamente revisado por el departamento de ARFF del Aeropuerto Internacional El Dorado.

9.22 Barrido y limpieza de plataforma de Carga

Para efectos de limpieza y barrido de la plataforma de carga aplica el procedimiento "GOP-PR- 0022-Procedimiento Para La Inspección Y Limpieza De FOD" o el que lo reemplace.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 217 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 10

MANTENIMIENTO

10.1 Terminal de Pasajeros y Área Concesionada

El mantenimiento del Área Concesionada está estructurado con los mecanismos y procedimientos detallados mediante los cuales se prestarán los servicios de mantenimiento, permitiendo la implementación de nuevas políticas o mecanismos de control, que aseguren un adecuado nivel de satisfacción y seguridad a los usuarios respecto a los servicios otorgados, especialmente si se considera el horizonte del contrato de concesión además del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Apéndice G del Contrato de Concesión.


Se tiene establecido un programa de mantenimiento preventivo anual en el que se establecieron las rutinas y periodicidad de intervención para cada sistema, el cual incluye inspecciones. También se tiene un canal establecido para la recepción y solución de novedades de tipo correctivo que aseguran una corrección rápida de cualquier condición insegura.

El Concesionario realiza el control de los trabajos realizados y el seguimiento a través del Sistema de Manejo de Mantenimiento.

El Plan de Mantenimiento del Concesionario aprobado por Interventoría Operativa el 9 de marzo de 2016 contiene el detalle del Mantenimiento Preventivo y está dividido en las siguientes partes:

- Parte 1 Mantenimiento de los Terminales de Pasajeros y Edificios
- Parte 2 Mantenimiento Sistemas Eléctricos
- Parte 3 Mantenimiento Sistemas Electromecánicos
- Parte 4 Mantenimiento Sistema de Comunicaciones
- Parte 5 Mantenimiento Instalación de Protección Contra incendios
- Parte 6 Mantenimiento Vías de Acceso, Vías Internas y Áreas Pavimentadas Lado Aire
- Parte 7 Mantenimiento Sistema de Drenaje
- Parte 8 Mantenimiento Áreas No Pavimentadas
- Parte 9 Mantenimiento de Vehículos
- Parte 10 Mantenimiento Sistema de Manejo del Aeropuerto y BMS
- Parte 11 Mantenimiento Terminal de Carga

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 219 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

PARTE 11

RÉGIMEN SANCIONATORIO DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

11.1 Normas Descriptivas De Las Infracciones Y Sanciones

11.1.1 Disposiciones Generales


Corresponde a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, de conformidad con el artículo 55 de la ley 105 de 1993 sancionar administrativamente a los particulares, personas naturales o jurídicas relacionadas con el sector por la violación de los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades aeronáuticas y fijar los criterios para la imposición de dichas sanciones. Las disposiciones aquí contenidas, son el señalamiento de dichos criterios para la imposición de las sanciones conforme a la norma citada, en armonía y aplicación de los principios rectores consagrados en esta parte, en la Constitución Nacional y las normas pertinentes de los Códigos Penal, de Procedimiento Penal y Contencioso Administrativo.

11.1.2 Ámbito de Aplicación

Las presentes normas son aplicables, de manera general a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera, que desarrolle actividades relacionadas con el sector aeronáutico (actividades aeronáuticas civiles). Particularmente dicha normas se aplican dentro del territorio nacional, o a bordo de aeronaves civiles de matrícula Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano, bajo los términos del artículo 83 bis del Convenio de Chicago /44, cuando se encuentren en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado, o en el espacio aéreo o territorio de cualquier Estado siempre y cuando ello no resulte incompatible con las leyes o reglamentos de dicho Estado, ni con los Convenios Internacionales vigentes en materia de aviación civil.

11.1.3 Principios Rectores

Las actuaciones administrativas desarrolladas por la UAEAC durante la investigación y aplicación de sanciones de que trata esta parte, estarán inspiradas en los principios de presunción de inocencia, favorabilidad, debido proceso, derecho de defensa, economía, celeridad, igualdad, moralidad, eficacia, eficiencia, imparcialidad, publicidad y contradicción, de que tratan la Constitución Nacional, el Código Contencioso Administrativo y la Ley 489 de 1998.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 220 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

11.1.4 Facultad Sancionatoria.

Se entiende por facultad sancionatoria, la que tiene la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil -UAEAC de acuerdo a la Ley, a través de las dependencias y funcionarios competentes al efecto, para sancionar a cualquier persona que viole las normas aeronáuticas.

En OPAIN, los Inspectores de Plataforma, Inspectores de Seguridad Aeroportuaria, Inspectores de Terminales, Inspectores HSEQ, Inspectores BHS y Bomberos, están facultados para extender por escrito las correspondientes notificaciones de infracción y/o incumplimientos a las normas aeroportuarias y operativas. Igualmente están autorizados, dentro de sus competencias, a llevar a cabo 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, quien reportará inmediatamente al Jefe de Plataforma y a la Compañía propietaria del vehículo.

Los profesionales especializados de la Dirección de GH & HSEQ, los Inspectores de HSEQ, así como funcionarios de OPAIN S.A. con la autoridad suficiente, podrán suspender cualquier actividad que se ejecute dentro del área concesionada si se evidencia una condición y/o acto inseguro, o la violación a las normas establecidas por OPAIN S.A. Los costos asociados a la detención de labores será asumida por el tercero sin perjuicios al vínculo civil o comercial con OPAIN S.A.

11.1.5 Otras actuaciones.

La facultad sancionadora de que trata el numeral anterior frente a los hechos que puedan constituir una infracción y las acciones que de ella se derivan, lo serán sin detrimento de la competencia y actuaciones a que hubiere lugar por parte de otras autoridades. Si tales hechos estuvieren previstos como punibles en las leyes penales, el funcionario que adelante la investigación deberá formular la correspondiente denuncia tan pronto conozca tal circunstancia.

11.2 De Las Infracciones

A los efectos del presente Reglamento, constituye infracción toda violación a las normas contenidas en los convenios internacionales sobre aviación civil en que Colombia sea parte y sus anexos; a las normas contenidas en el Libro Quinto, Parte Segunda del Código de Comercio (“De la Aeronáutica”); y a las contenidas en el Reglamento Aeronáutico RAC 13 -y así como a cualquier otra norma relacionada con el sector aeronáutico, ya sea por acción o por omisión.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 221 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Las infracciones pueden ser:

a) De orden técnico, es decir, relacionadas con acciones u omisiones que atenten contra la seguridad aérea, lesionen, pongan en peligro la seguridad operacional de las aeronaves, de las personas, cosas a bordo de estas o en la superficie.

b) De orden administrativo, es decir, relacionadas con acciones u omisiones que constituyan violación a cualquier norma reguladora del sector aeronáutico, diferentes de aquellas atentatorias contra la seguridad aérea conforme al literal anterior.

11.2.1 Concurso de infracciones.


El que con una o varias acciones u omisiones infrinja varias normas aeronáuticas o varias veces la misma norma, quedará sometido a la sanción establecida para la infracción más grave de las cometidas, la cual podrá aumentarse hasta en otro tanto, siempre que no sea superior a la suma aritmética de las que correspondan a las respectivas infracciones. (Modificado Art.1 Res.03313 de Septiembre 11/2000).

11.2.2 Tentativa

El que iniciare la ejecución de una conducta constitutiva de infracción, mediante actos u omisiones inequívocamente dirigidos a su consumación y esta no se produjere por circunstancias ajenas a su voluntad, incurrirá en sanción equivalente a la mitad de la que hubiera correspondido a la infracción consumada.

Cuando una licencia de personal aeronáutico, permiso de operación o funcionamiento, o alguno de sus privilegios, hayan sido suspendidos o cancelados; ya sea como medida preventiva o como sanción principal o accesoria, su titular no podrá ejercer ninguna de las atribuciones o habilitaciones de tal licencia, ni los privilegios de los permisos que hayan sido suspendidos o cancelados, hasta tanto la medida preventiva haya sido levantada y/o la sanción haya sido cumplida. Mientras perdure la suspensión, no se expedirá al titular una nueva licencia o permiso similar al que haya sido suspendido. En el caso de la cancelación de licencias, el sancionado que haya observado buena conducta y no haya incurrido en ninguna infracción en el desempeño de cualquier otra actividad aeronáutica, durante al menos seis (6) años contados desde la ejecutoria de la sanción, podrá solicitar la expedición de una nueva licencia similar a la cancelada, cumpliendo en debida forma la totalidad de sus requisitos.

Nota: Adicionado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 02592 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial No. 48.820 del 13 de Junio de 2013.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 222 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

11.3 Reparación Del Daño

La comisión de una infracción y la sanción que por esta se imponga, envuelven para el infractor la obligación de tomar las medidas necesarias a fin de reparar o neutralizar sus consecuencias o situación de riesgo creada y las que correspondan para evitar su repetición.

11.4 De Las Circunstancias Atenuantes Y Agravantes

11.4.1 Son circunstancias que atenúan la sanción:

- a) No registrar sanciones dentro de los tres (3) años anteriores.
- b) Presentarse voluntariamente ante la autoridad aeronáutica e informar sobre la falta.
- c) Cualquier otra circunstancia demostrable que haga menos gravosa la infracción cometida, que implique ausencia de riesgos para la seguridad aérea o de perjuicios para los terceros.


PARAGRAFO: En caso de existir alguna de las anteriores circunstancias atenuantes, la dependencia competente para sancionar, previa evaluación de los fundamentos de hecho y de derecho, disminuirá el monto de la multa correspondiente hasta en un 50%, asignándole un 16.66% a cada una de las anteriores circunstancias de atenuación.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 02592 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial No. 48.820 del 13 de Junio de 2013.

11.4.2 Son circunstancias que agravan la sanción.

- a) El haber cometido la falta para ejecutar u ocultar otra.
- b) La preparación ponderada del hecho.
- c) Obrar en coparticipación o con complicidad de otro.
- d) Ejecutar el hecho u omisión aprovechando situación de calamidad o infortunio.
- e) Generar situación de peligro con o sin consecuencias para la seguridad operacional o la seguridad de la aviación civil.
- f) No adoptar medidas preventivas para evitar o neutralizar las consecuencias de la falta o no tomar medidas inmediatas para evitar su repetición, cuando estas procedan.
- g) Hacer más nocivas las consecuencias de la falta.
- h) La reincidencia.

En caso de reincidencia comprobada en relación con la misma falta cometida dentro de los tres (3) años anteriores, la sanción impuesta conforme a los numerales siguientes, podrá duplicarse. La suspensión de permisos o licencias que al duplicarse con ocasión de la reincidencia alcancen un término superior a ciento ochenta (180) días calendario, podrá convertirse en cancelación de dichos permisos o licencias.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 223 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 02592 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial No. 48.820 del 13 de Junio de 2013.

En caso de existir agravantes, la dependencia competente para sancionar, previa evaluación de los fundamentos de hecho y de derecho, aumentará el monto de la multa correspondiente en un 8.33% por cada una de las anteriores circunstancias agravación.

Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución Número 06716 del 25 de Noviembre de 2009, Publicada en el Diario Oficial No. 47.570 del 21 de Diciembre de 2009

La concurrencia de agravantes o atenuantes en la comisión de la infracción, se tendrá en cuenta para dosificar las sanciones en el momento procesal de emitir el correspondiente fallo. En todo caso, los criterios para la dosificación de la sanción accesoria deben ser iguales o tenidos en cuenta al momento de ser utilizados para la sanción principal.

Nota: Modificado conforme al Artículo Tercero de la Resolución Número 02592 del de 2013.

11.5 Inculpabilidad

No es culpable y en consecuencia no será sancionable, quién haya actuado durante situaciones de emergencia, cuando se establezca que en tales circunstancias, no era posible proceder de otra manera.

11.6 Distribución de las infracciones para su investigación y sanción


a) En cumplimiento de lo dispuesto por los Artículos 16, numerales 9 y 10; y 23, Numeral 7 del decreto 260 de 2004, corresponde a la Oficina de Transporte Aéreo la investigación y sanción de las infracciones de que tratan los numerales 7.1.7.1.1. al 7.1.7.1.14.

b) En cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 28, numeral 5 del Decreto 260 de 2004, corresponde a la Secretaría de Seguridad Aérea la investigación y sanción de las infracciones de que tratan los numerales 7.1.7.2.1. al 7.1.7.2.10.1.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 02592 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial No. 48.820 del 13 de Junio de 2013.

11.7 Actividades de las dependencias a cargo de la investigación y sanción

La investigación correspondiente será adelantada y sustanciada por la Dependencia pertinente según el numeral anterior, directamente o a través del Grupo o Grupos de trabajo con que cuenten para el efecto. Dicha dependencia, en forma directa o a través de los

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 224 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

respectivos Grupos, a los cuales impartirán las instrucciones necesarias, ejecutarán las siguientes actividades:

- 1- Abrir e iniciar la investigación
- 2- Decretar y practicar pruebas
- 3- Formular pliego de cargos
- 4- Suscribir los autos, comunicaciones y notificaciones pertinentes
- 5- Proferir los actos administrativos que imponen sanciones
- 6- Resolver los recursos de reposición cuando corresponda

Sin perjuicio de lo anterior, los inspectores de aeronavegabilidad, los de operaciones y los funcionarios designados, podrán actuar como sustanciadores únicamente en infracciones detectadas en flagrancia, iniciando la respectiva investigación y formulando el pliego de cargos. Una vez inicien la investigación y formulen pliego de cargos, deberán remitir sus actuaciones a la dependencia competente para sancionar con el fin de que esta revise las diligencias adelantadas y continúe el trámite respectivo, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes. Si la dependencia que abre la investigación encuentra que los hechos investigados, por sus implicaciones, también constituyen infracción sancionable por otra dependencia; o si considera que otra dependencia también podría ser competente para investigar y sancionar la falta, enviará a esta última, copia del auto de apertura de la investigación, a efectos de que proceda conforme corresponda, sin detrimento de que se promueva el conflicto de competencia a que hubiere lugar.

Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 02592 del 06 de Junio de 2013. Publicada en el Diario Oficial No. 48.820 del 13 de Junio de 2013.

11.8 Formato

Las infracciones serán registradas en el formato adjunto, los que serán remitidos formalmente a la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil con copia de la carta a la Agencia Nacional de Infraestructura.

| | | |
|---|---------------------|---|
| GESTIÓN DE OPERACIONES | |  |
| REPORTE DE IRREGULARIDAD AEROPORTUARIA | | |
| CÓDIGO: GOP-FR-0010 | VERSIÓN: 3.0 | |

FECHA:
dd mm aaaa

HORA:
hrs/min

CONSECUTIVO No: _____

| | |
|--------------------------------|-------|
| 1. LUGAR DEL EVENTO | _____ |
| 2. NOMBRE DE LA EMPRESA | _____ |

| | |
|---|--------------------------------|
| 3. DATOS DE LA PERSONA O COMPAÑÍA (Quien comete irregularidad) | |
| Nombres y Apellidos: | Carné Aeroportuario No: |
| Documento de Identidad: | Cargo: |
| Empresa o Patrono: | Pase Aeroportuario: |

| | | |
|------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| 4. DATOS DEL VEHÍCULO | | |
| Empresa: | Tipo: | No Interno: |
| Placas No: | Permiso Aeroportuario No: | |

| | | |
|--------------------------------|----------------------|--|
| 5. DATOS DE LA AERONAVE | | |
| Empresa: | Matrícula No: | |
| Tipo de Aeronave: | Carga: _____ | Pasajeros: _____ Chárter: _____ Otro: _____ |

| | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|----------------|
| 6. CÓDIGO DE LA IRREGULARIDAD: _____ | | | | | | | |
| Numeral | | | | | | | Literal |


| |
|---|
| 7. DESCRIPCIÓN DEL HECHO Y ACCIÓN TOMADA: |
| <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| 8. DATOS DEL INSPECTOR DE OPAIN S.A | | 9. DATOS DE QUIEN COMETE IRREGULARIDAD Y/O RESPONSABLE | |
| Nombres y Apellidos: | | Nombres y Apellidos: | |
| Cargo: | | Cargo: | |
| Firma: | | Firma: | |

| | | |
|------------------------------|---------------|---------------|
| 10. DATOS DEL TESTIGO | | |
| Nombres y Apellidos: | | |
| Empresa: | Cargo: | Firma: |

El presente reporte de irregularidad se efectúa en cumplimiento de lo establecido por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC 13 - Régimen sancionatorio.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 227 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

PARTE 12

SEGUROS


Las Aerolíneas, los tenedores de espacio y los demás operadores aeroportuarios mantendrán con aseguradores reconocidos y solventes en el mercado Colombiano, teniendo en cuenta la naturaleza jurídica del contrato y durante la vigencia del mismo y en beneficio de OPAIN S.A., los siguientes amparos de seguros, establecidos con compañías y en condiciones satisfactorias para OPAIN S.A.

12.1 Responsabilidad Civil Extracontractual.

Los valores asegurados serán definidos por el Concesionarios y comunicados oportunamente a las Aerolíneas, y tenedores de espacio y demás operadores.

Los seguros que provean las aerolíneas, los tenedores de espacio y los demás operadores aeroportuarios deberán incorporar las siguientes cláusulas:

- a) Incluir a OPAIN S.A., Fideicomiso Opain S.A. y al Arrendatario en su calidad de asegurados.
- b) Indicar que el seguro que provean las aerolíneas, los tenedores de espacio y los demás operadores aeroportuarios será primario y sin derecho a contribución por parte de cualquier otro seguro de los “asegurados adicionales”.
- c) Indicar que todas las cláusulas del seguro, con excepción de los límites de responsabilidad, operarán como si se hubiera expedido una póliza para cada uno de los “asegurados adicionales”.
- d) En caso de cambio, modificación o cancelación de algún seguro, las aerolíneas, los tenedores de espacio y los demás operadores aeroportuarios deberán notificar por escrito a OPAIN con treinta (30) días calendario de anticipación a efectos que éste se pronuncie sobre el particular. No se podrá hacer modificación alguna de los seguros sin el aval previo por parte de OPAIN.
- e) En todos los seguros anteriormente descritos se dará aviso por escrito a OPAIN S.A., con treinta (30) días de antelación en los casos de guerra y riesgos relacionados), en caso de cambio material o cancelación de los mismos.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 228 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

12.2 Coberturas y condiciones


Las aerolíneas, los tenedores de espacio y los demás operadores aeroportuarios proveerán a OPAIN S.A. los certificados que evidencien las anteriores coberturas y condiciones, debidamente autenticados y legalizados, antes del comienzo de las operaciones y en cualquier otro tiempo, cuando se requiera a solicitud de OPAIN.

**PAGINA DEJADA
INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

ABREVIATURAS

| | | |
|-----------|---|---|
| AEROCIVIL | : | Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. |
| APU | : | Auxiliary Power Unit. |
| APN | : | Plataforma de estacionamiento de aeronaves. |
| AIP | : | Aeronautical Information Publication |
| AIS | : | Aeronautical Information Service. |
| ACI | : | Airports Council International. |
| ACN | : | Aircraft Classification Number. |
| ASDA | : | Accelerate-Stop Distance Available |
| ATA | : | Actual time of arrival (Hora real de arribo). |
| ATD | : | Actual time of departure (Hora real de salida). |
| ATC | : | Air Traffic Control. |
| ATS | : | Air Traffic Services. |
| ARFF | : | Aviation Fire Fighting and Rescue. |
| ARP | : | Airport Reference Point. |
| BIDS | : | Baggage Information Display System. |
| CFR | : | Crash Fire Rescue |
| CTA | : | Control de Tránsito Aéreo. |
| COE | : | Centro de Operaciones de Emergencia. |
| CCO | : | Centro de Control de Operaciones. |
| CODAD | : | Compañía para el Desarrollo Aeropuerto el Dorado. |
| CCTV | : | Circuito Cerrado de Televisión. |
| CUTE | : | Common Use Terminal Equipment. |
| DIAN | : | Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales. |
| FAA | : | Federal Aviation Administration. |
| FIDS | : | Flight Information Display System. |
| FOD | : | Foreign Object Damage. |
| GIDS | : | Gate Information Display System. |
| IATA | : | Internacional Air Transport Association. |
| ICA | : | Instituto Colombiano Agropecuario. |
| LDA | : | Landing Distance Available (Distancia de aterrizaje disponible) |
| LVP | : | Procedimientos de Visibilidad Reducida |
| MES | : | Manual Encoding Station. |
| MOE | : | Manejo de Objetos Extraños. |
| NOTAM | : | Notice To Airmen |
| OACI | : | Organización de Aviación Civil Internacional. |
| PAS | : | Public Address System. |
| PCN | : | Pavement Classification Number. |
| PLB | : | Passenger Loading Bridge (Puente de Embarque). |
| POLFA | : | Policía Fiscal y Aduanera. |

| | | |
|-------|---|--|
| POVP | : | Permiso de Operador de Vehículo de Plataforma. |
| RAC | : | Reglamentos Aeronáuticos de Colombia. |
| RWY | : | Runway (Pista). |
| SAR | : | Search and Rescue. |
| SMGCS | : | Surface Movement Guidance Control System. (Sistema Guía y Control de Movimiento En Superficie). |
| SMLMV | : | Salario mínimo legal mensual vigente. |
| SAR | : | Search and Rescue (Servicio Aéreo de Rescate). |
| STA | : | Scheduled Time of Arrival (Hora de arribo según itinerario). |
| STD | : | Scheduled Time of Departure (Hora de salida según itinerario). |
| SMS | : | Safety Management System. |
| THR | : | Threshold (umbral de pista). |
| TODA | : | Take off distance available (Distancia de despegue disponible). |
| TORA | : | Take off runway available (Recorrido de despegue disponible). |
| TPA | : | Terminal Puente Aéreo |
| UTC | : | Universal Time Coordinated. |
| TWY | : | Taxiway (Calle de Rodaje). |

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 232 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

DEFINICIONES

Administrador Aeroportuario

Operador Aeroportuario Internacional OPAIN S.A.

Accidente (accidente aéreo)

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual:

Es un suceso durante la utilización de una aeronave debido al cual:

- 1) Una persona sufre lesiones mortales o graves;
- 2) La aeronave sufre daños considerables que significan roturas estructurales o que exigen una reparación importante; o
- 3) la aeronave desaparece o no se puede llegar a ella.

Accidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él, que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.

Aerocivil

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

Aeródromo

Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.


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

Aeropuerto

Aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales.

Aeródromo Certificado

Aeródromo a cuyo explotador se le ha otorgado un certificado de aeródromo.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 233 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

AFFF

Aqueous Film Forming Foam su equivalente al español (Concentrado de Espuma Formadora de Película Acuosa). Son agentes espumantes formadores de películas que se componen de materiales sintéticos que forman espumas de aire similares a las producidas por materiales a base de proteínas. Además son capaces de formar películas de solución acuosa sobre la superficie de los líquidos inflamables.

AGA: Aeródromos, rutas aéreas y ayudas terrestres.

Ambulancia Aérea

Aeronave utilizada para el transporte vía aérea de pacientes que necesitan atención médica prioritaria en Hospital.

AMS Airport Management System

Es un Software para la gestión aeroportuaria y registro de operaciones efectuadas en un espacio de tiempo.

AODB

Base de Datos de Operaciones Aeroportuarias

Apartadero de Espera o Área de Espera

Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con el objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

Apis

(Aircraft Parking and Information System) siglas en inglés para sistema de información para el parqueo de aeronaves

Área Concesionada – CONTRATO No. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006


Se refiere a las definidas en el Contrato de Concesión No. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006.

APU unidad auxiliar de potencia (siglas de la denominación inglesa Auxiliary Power Unit)

Es un generador eléctrico que se suele emplear para arrancar los motores, proporcionar electricidad, presión hidráulica y aire acondicionado mientras el avión está en tierra

Área no Concesionada – CONTRATO No. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006

Se refiere exclusivamente a las áreas del **Aeropuerto El Dorado** que se listan a continuación, las cuales no hacen parte del objeto del presente **Contrato de Concesión** y por lo tanto, el **Concesionario** no tiene obligación ni derecho alguno sobre éstas.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 234 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Pertenece a esta categoría, exclusivamente, las siguientes áreas:

- Zona que, al momento de la suscripción del presente **Contrato**, se encuentra bajo actividades de mantenimiento por parte del Consorcio para el Desarrollo del Aeropuerto El Dorado CODAD, de conformidad con lo previsto en el **Contrato de la Segunda Pista**. Debe tenerse en cuenta que algunas de las obras adicionales ejecutadas por CODAD, en virtud de modificaciones al contrato original (salvo cuando expresamente se haya estipulado en contrario en dichas modificaciones), no son parte de la zona bajo la responsabilidad de CODAD y, por lo tanto, harán parte del **Área Concesionada** y su **Operación y Mantenimiento** será responsabilidad del **Concesionario**.

Es obligación del **Concesionario** identificar plenamente esa zona, con base en la descripción que de la misma se hace en el Apéndice A de este **Contrato** y en el **Contrato de la Segunda Pista**.

- Zona correspondiente al Comando Aéreo de Transporte Militar “CATAM” la cual se encuentra definida en el Apéndice A del presente Contrato de Concesión.
- El Centro Nacional Aeronáutico – CNA, el cual se encuentra definido en el Apéndice A del presente Contrato de Concesión.
- El Centro de Estudios Aeronáuticos, el cual se encuentra definido en el Apéndice A del presente Contrato de Concesión.
- El Área de Policía Nacional al Oeste de CATAM, la cual se encuentra definida en el Apéndice A del presente **Contrato de Concesión**.
- Zonas entregadas en comodato al Ministerio de Defensa Nacional, mediante Contrato de Comodato BO-CM-0060-05, con la ubicación y linderos señalados en dicho contrato: i) Un área de 27.536 metros cuadrados ii) Un área de 780 metros cuadrados destinada para bodega, iii) Un área de 15.964 metros cuadrados destinado a hangar y oficinas, iv) Un área de 13.438.61 metros cuadrados, v) Un área de 21.790.2 metros cuadrados vi) Un área de 21.978 metros cuadrados.
- El **Hangar de Aerocivil**, el cual se encuentra definido en el Apéndice A del presente **Contrato de Concesión**.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 235 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Área Crítica ILS

Área de dimensiones establecidas y que cubre las antenas del localizador y de la trayectoria de planeo, durante todas las operaciones ILS CAT II. El área crítica se protege de la presencia de vehículos y /o aeronaves dentro de sus límites, con el fin de evitar perturbaciones inaceptables a la señal del ILS en el espacio.

Área de restricción de Equipos (ERA)

Área cerrada en la que no puede haber ningún equipo ni persona.

Área de Seguridad de la Aeronave (ASA) o Diamante de Seguridad. 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 Maniobras

Parte del aeródromo que debe usarse para el despegue, el 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.

ARFF (Aircraft Rescue and Fire Fighting)

Grupo de Bomberos Aeronáuticos debidamente licenciados, entrenados y capacitados para la atención de emergencias aéreas, estructurales (infraestructura Aeroportuaria), naturales y Emergencias con Materiales Peligrosos

ATS (Servicio de Tránsito Aéreo) Sigla en inglés para “Servicio de Tránsito Aéreo” (Air Traffic Service).


Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo y control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromos).

Autoridad Aeronáutica

Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL

Autoridades de Seguridad del Aeropuerto

Son aquellos organismos del Estado a los que la Constitución o la Ley les confía la realización de controles específicos en el **Aeropuerto**, diferentes de aquellos que deberán ser efectuados por el **Concesionario** en cumplimiento de sus obligaciones en materia de **Seguridad Aeroportuaria**.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 236 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

- Tales organismos del Estado son:
 - a. Policía Nacional
 - b. Migración Colombia.
 - c. Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)
 - d. Ministerio de Protección Social
 - e. Ministerio de Agricultura
 - f. Ministerio de Relaciones Exteriores (MRREE)
 - g. Instituto Colombiano Agropecuario (ICA)
 - h. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial
 - i. Departamento Administrativo del Medio Ambiente (DAMA)
 - j. Secretaría Distrital de Salud

Autoridad ATS Competente

El Departamento Servicios de Tránsito Aéreo de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil o la autoridad de la dependencia ATS responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de su jurisdicción.

Aviación General

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

Avión (Aeroplano)


Aerodino propulsado por motor, que debe su sustentación en vuelo principalmente a reacciones aerodinámicas ejercidas sobre superficies que permanecen fijas en determinadas condiciones de vuelo.

Baggage Hold Screening (BHS)

Sistema de chequeo de **última tecnología**, de revisión de equipaje facturado que da cumplimiento a los estándares internacionales (TSA – OACI) y a los requeridos por la Autoridad Aeronáutica de Colombia, tal como lo establece el **RAC XVII Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil** en su **Capítulo XIII Control de Equipaje Facturado**, logrando así la **facilitación** de los pasajeros y que a la vez nos permita solucionar los problemas de espacio en los mostradores de facturación, además de reducir la revisión de equipajes intrusivos en la sala de espera y en los gates de embarque a las aeronaves.

Baliza

Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 237 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

BMS

Es un sistema de automatización para edificios que tiene que funcionar automáticamente, sin necesidad de que un operador humano intervenga de manera permanente.

Bulto

El producto final de la operación de empacado, que comprende el embalaje en sí y su contenido preparado en forma idónea para el transporte.

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

Calle de Servicio

Camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos terrestres. También se conoce como "Vía de Vehículos".

(CCO) Centro de Control de Operaciones

División interna de Operaciones OPAIN S.A. encargada de las anomalías, observaciones o cualquier tipo de cambio que afecte, en cualquier medida, la correcta y normal operación, calidad y cantidad de los servicios que el Concesionario debe proveer en el área concesionada.

CCS


Centro de Control de Seguridad

CCTV (siglas en inglés de closed circuit televisión)

Es una tecnología de video vigilancia visual diseñada para supervisar un amplio espectro de actividades y personal en la T1 y T2.

Centro de Operaciones de Emergencia (COE).

Lugar destinado para atención y dirección de emergencias.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 238 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

CODAD

Sigla en Castellano para “Compañía para el Desarrollo del Aeropuerto El Dorado”, Concesionario privado regido por el contrato de concesión OP-0110 de 1995 cuyo objeto es la construcción y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, así como el mantenimiento de la pista existente.

Colisiones fauna-aeronaves

Son aquellos eventos que se producen entre aeronaves en movimiento y especies representantes de la fauna, fundamentalmente aves y/o mamíferos y que son detectados por la observación visual directa del impacto, por los registros de los instrumentos de la aeronave, la presencia de rasgaduras, manchas de sangre, abolladuras de las partes estructurales de la aeronave, la colecta de animales heridos o muertos sobre o cerca de la pistas de los aeródromos, sus áreas circunvecinas y/o en rutas de navegación

Concesionario

Sociedad Concesionaria Operadora Aeroportuaria Internacional S.A. (OPAIN S.A.).

Contrato de Concesión o Contrato

Se entenderá como este **Contrato**, los documentos que lo integran, sus Apéndices y modificaciones.

Coordinador de Counters

Es el inspector de terminal encargado, debidamente entrenado y competente de efectuar la supervisión al cumplimiento del procedimiento de asignación de mostradores de registro y sus instructivos derivados. Para el procedimiento, se denominará genéricamente Charlie Charlie.

Credencial de Ingreso


Tarjeta de Ingreso Controlado al Aeropuerto.

Dispensa

Toda autorización de la autoridad aeronáutica nacional que exime de lo previsto.

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, víveres, agua y otros menesteres que no sea aprovisionamiento de combustibles o lubricantes.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 239 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Duty Manager

Representante del concesionario, previamente planeado y definido con capacidad de resolución a nivel administrativo y operativo, generador de gestión, dirección y administración operacional en terminales de pasajeros y de carga tanto en el lado aire como en el lado tierra.

Emergencia

Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

EPA

Área destinada al estacionamiento de equipos

EPAF

Encargado de Peligro Aviario y Fauna de la Aerolínea, designado por cada empresa aérea.

Equipo

Uno o varios conjuntos de componentes relacionados operacionalmente para el cumplimiento integral de una función determinada.

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

Expedidor de Mercancías Peligrosas

Toda persona que, en su nombre, o en nombre de una organización, envía la mercancía

Explotador (de aeronave).

Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización -diferente del fletamento- mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente registro aeronáutico. Persona organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves. De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 240 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Explotador (de aeródromo).

Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante al cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal el registro aeronáutico. Se presume explotador al dueño de las instalaciones equipos o servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro.

Facilitación

Adopción de todas las medidas viables para implicar los trámites y acelerar los despachos relativos a la entrada, tránsitos y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correos y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios en los aeropuertos, que prestan servicios a la aviación civil, conforme a lo estipulado en el Anexo 9 de la OACI.

Fauna

Conjunto de animales que habitan en determinado territorio. A los efectos de las colisiones con aeronaves, cualquier animal terrestre, fundamentalmente mamíferos y aves, ya bien sea animales silvestres, como domésticos que se encuentran fuera del control de sus propietarios.

FOD (Foreign Objects Damage)

Tiene dos connotaciones; (Foreign Objects Damage), Término utilizado para describir el daño causado a una aeronave por objetos pequeños o aves aspirados por los motores. Y (Foreign Objects Debris), Cualquier objeto o material suelto en el área de Movimiento que pueda ser impulsado por el aire o arrojado hacia una aeronave, persona, edificio o vehículo

Follow me

Es una expresión que, principalmente se refiere a la maniobra que efectúa un vehículo para guiar una aeronave hasta su estacionamiento final o desde éste, hasta el punto desde el cual la aeronave pueda continuar autopropulsada hacia el umbral de la pista También se aplica al vehículo que guía a otro vehículo en el área de movimiento.


Franja de Calle de Rodaje

Zona que incluye una calle de rodaje destinada a proteger a una aeronave que esté operando en ella y a reducir el riesgo de daño en caso de que accidentalmente se salga de ésta.

Franja de Pista

Superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista, y
- b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 241 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Franja horaria (Slot).

Período de tiempo previsto para la llegada o salida, disponible o asignado al movimiento de una aeronave en un día y hora determinada.

Grupo Ejecutor de Seguridad Operacional (GESO)

Equipo compuesto por personal con experiencia y conocimiento en cada una de sus áreas específicas y tendrán capacitación en seguridad operacional, por lo cual serán los responsables de asegurarse que el Plan de Implantación de la Seguridad Operacional se cumpla.

GPU (Ground Power Unit)

Unidad de energía auxiliar que es conectada a la aeronave al momento de apagar motores, esta energía se transmite a través de plantas eléctricas o GPU que se encuentran en los puentes de abordaje.

GRE (Recinto de prueba de motores).

Lugar destinado para que las Aeronaves realicen pruebas de motores.

HAZMAT

Hazardous Materials, es un material peligroso o Substancia (Gas, Líquido o Sólido), capaz de causar daño a las personas, propiedad y al medio ambiente.

Helipuerto

Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

In bound


Zona ubicada en el BHS, destinada para el procesamiento de equipaje que es descargado de la aeronave y debe ser entregado a los pasajeros.

Incidente

Es un suceso relacionado con la utilización de una aeronave, distinto a un accidente, y que afecta o que puede afectar a la seguridad de las operaciones. Un incidente grave es un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.

Infraestructura aeronáutica

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

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 242 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Inspector de Operaciones (IO)

Es la persona representante del concesionario, debidamente entrenada y competente, encargada de supervisar, fiscalizar y apoyar la gestión del CCO (FIDS, BIDS, Asignación de Posiciones), dejando constancia en bitácoras de las acciones tomadas y soluciones dadas.

Inspector de Plataforma (IP)

Es la persona representante del concesionario, 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, su área de responsabilidad está definida por el contrato de concesión.

Inspector de Seguridad Aeroportuaria (IS)

Es la persona representante del concesionario, debidamente entrenada y competente, encargada de supervisar y controlar que en las áreas restringidas del aeropuerto internacional el dorado, se cumplan las normas y procedimientos establecidos en el plan de seguridad aeroportuaria.

Inspector de Terminal (IT)

Es la persona representante del concesionario, debidamente entrenada y competente de efectuar la supervisión diaria y permanente del área Concesionada, incluyendo terminales y áreas públicas.

Intersección de calles de rodaje.

Empalme de dos o más calles de rodaje.

Make Up


Zona ubicada en el BHS, destinada al manejo del equipaje facturado desde los counters hasta la aeronave.

Mantenimiento en Línea

Mantenimiento que se presta a una aeronave para que pueda continuar en vuelo. Comprende aprovisionamiento de fluidos y la corrección de defectos anotados por el piloto que no requieran reparaciones, sino cambio de componentes menores y accesorios. En determinados casos puede incluir cambio de motores y ciertas etapas de servicios de mantenimiento incluidos dentro del plan de mantenimiento propio del explotador, que haya sido aprobado por la UAEAC.

Margen

Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 243 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

Material Safety Data Sheet

Hoja de Información de Seguridad del Material

Mercancías peligrosas.

Son artículos y sustancias que cuando se someten a cambios de presión, temperatura, disponibilidad de oxígeno o vibraciones, son capaces de producir daños a la seguridad, a la salud, a la propiedad o al medio ambiente.

Mitigación

Medidas que eliminan el peligro potencial o que reducen la probabilidad o severidad del riesgo

MRO (Maintenance Repair and Overhaul)

Zona de mantenimiento de aeronaves

NOTAM.

Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

NPA

Áreas de prohibición de aparcamiento

NTC

Norma Técnica Colombiana

Número UN – ONU


Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas de las Naciones Unidas, que sirven para reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.

Objeto Frangible

Objeto de poca masa diseñado para quebrarse, deformarse o ceder al impacto, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves.

Obstáculo

Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 244 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

OOG oversized luggage.
Equipaje sobredimensionado

OPAF

Oficial de Peligro Aviario y Fauna, persona designada por el administrador, gerente o director Aeroportuario encargado de la implementación del programa de Gestión de riesgo para el control del Peligro Aviario y fauna en los Aeropuertos.

Operaciones Aeroportuarias.

Todas aquellas actividades indispensables desarrolladas dentro del aeródromo, que complementa en tierra las actividades aeronáuticas.

Operador Aeroportuario

Operador Aeroportuario Internacional Sociedad Anónima- OPAIN S.A.

Parte Aeronáutica

El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte Pública

Las instalaciones de un aeropuerto donde las personas pueden circular libremente.

PAS Public Address System

Sistema de sonido aeroportuario

Pasajero.


Persona que se encuentra a bordo de una aeronave en virtud de un contrato de transporte aéreo.

Pasajero en Tránsito

Pasajero que sale de un aeropuerto en el mismo vuelo en que llegó (Plan de Seguridad, OPAIN S.A.).

Pasajero en Transferencia (conexión)

Pasajero que efectúa enlace directo en un aeropuerto, entre dos vuelos y aeronaves diferentes. (Plan de Seguridad, OPAIN S.A.). Para el caso de este procedimiento se denomina genéricamente como "Pasajero en Conexión".

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 245 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Pasajero Especial

Se define como pasajeros especiales a aquellos usuarios del servicio de transporte aéreo que, por su condición, requieran de un tratamiento o manejo especial para el embarque o desembarque de una aeronave en el aeropuerto.

Pasajero Perturbador

Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Peligro

Condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada

Peligro Aviario y Fauna Silvestre

Riesgo que supone para las aeronaves y su operación, la presencia de todo tipo de aves y otras especies animales en los aeropuertos y sus inmediaciones. El vuelo de las aves en zonas donde las aeronaves transitan a baja altura y particularmente en zonas aledañas a los aeródromos, o en trayectoria de aproximación o salida de los mismo, constituyen un grave e inminente riesgo para dichas aeronaves ante la posibilidad de que sean impactadas por aquellas durante sus fases de despegue y ascenso o de aproximación y aterrizaje, que son precisamente las fases más críticas del vuelo.

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.

Pista

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

PLB – Puente de Embarque

Sigla en inglés para “Puente de embarque / desembarque de pasajeros” (Passenger Loading Bridge), utilizado exclusiva y obligatoriamente para las posiciones de contacto.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 246 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

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.

Posición de Contacto

Posición adyacente al terminal para el embarque y/o desembarque de pasajeros que se realiza exclusiva y obligatoriamente a través de los PLBs

Posición Remota

Cuando la posición no es adyacente al Terminal. Para el caso de embarque y/o desembarque de pasajeros, éste se realiza mediante un servicio alternativo a los PLBs. La posición remota DELTA (D) puede ser asignada para vuelos internacionales de pasajeros y de carga, y ALFA (A) para vuelos nacionales de pasajeros dependiendo del tipo de aeronave.

POVP

Permiso operación vehículo en plataforma o pase aeroportuario, es el permiso que entrega el explotador del aeropuerto a una persona, la cual previo cumplimiento de unos requisitos establecidos en este documento podrá conducir un vehículo dentro de las áreas restringidas del aeropuerto.

PQS

Polvos químicos secos Es un agente químico de varias mezclas de partículas sólidas finamente pulverizadas suplementadas adicionalmente con tratamientos especiales para darle resistencia al asentamiento, absorción de humedad (compactación) y características de fluidez. Esos agentes se designan según la extinción de fuegos según su clase, no son conductores y son seguros para el uso en situaciones donde están presentes circuitos eléctricos energizados (norma NFPA 10).

Procedimiento.


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

Procedimientos de Visibilidad Reducida (LVP)

Procedimientos empleados para suministrar guía y control a las aeronaves y vehículos en el área de maniobras del aeropuerto en condiciones de visibilidad reducida con la finalidad de prevenir que aeronaves, vehículos y/o personas ingresen inadvertidamente en el área sensible o crítica del ILS, cuando una aeronave se encuentren en el proceso de aproximación o despegues.

Property Manager Carga

Es el funcionario representante del Concesionario, debidamente entrenado y competente que se encarga de liderar y velar por la óptima operación y funcionamiento de la propiedad

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 247 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

del Terminal de Carga del Aeropuerto Eldorado lado tierra y bodegas, optimizando los costos de mantenimiento, servicios y operación.

Prueba de Motores

Se entiende por prueba de motores, toda operación efectuada a una aeronave estacionada, durante la cual, sus motores operan por un periodo mayor a los cinco (5) minutos o a una potencia/empuje superior aquella utilizada para las fases de encendido o rodaje, incluido allí el procedimiento de calibración de brújula siempre que este se realice con los motores encendidos por un lapso superior a los cinco (5) minutos. Dependiendo de la potencia y empuje generado por una turbina en operación, las pruebas de motores se pueden clasificar de la siguiente forma:

Prueba de motores en mínima potencia: Es la operación (encendido) de un motor a un set de potencia mínima o ralentí (IDLE), lo cual genera una estela de empuje mínima.

Prueba de motores más allá de mínima potencia: Es acelerar el motor después de estar encendido en mínimo o ralentí (IDLE), a un rango de potencia superior de mínimo o ralentí

Puente de Embarque

Túnel de unión fijo o retráctil, que conecta directamente el edificio Terminal de Pasajeros con las puertas desembarque de una aeronave.

Puerta de Embarque/ Desembarque

Para el caso de embarque, la puerta está asociada a la sala de embarque asignada. Para el caso de desembarque es la puerta asignada para este fin, que coincide con el número de la posición de estacionamiento de contacto y para el caso que sea una posición remota será la puerta asignada para el desembarque.

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.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 248 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Punto de referencia de aeródromo (ARP)

Punto cuya situación geográfica designa el aeródromo.

Punto Zulú

Punto de estacionamiento aislado de aeronaves.

PVOP

Permisos para vehículos y equipos operadores en plataforma

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

Recinto de Prueba de Motores o GRE

Instalación con tres paredes acústicas diseñada para prueba de motores de las aeronaves.

Riesgo

La evaluación de las consecuencias de un peligro, expresado en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible

Rodaje

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

SACS


Sistema de control de accesos de seguridad, es un sistema que permite al Explotador controlar las zonas habilitadas para el personal que opera en áreas restringidas del aeropuerto.

Sala de Embarque

Lugar destinado como punto de reunión previo al embarque a la aeronave. Una sala de embarque puede estar asociada a una posición de estacionamiento (mismo número). Su uso no es excluyente, de acuerdo a las regulaciones de cada compañía, por lo que una misma sala de embarque puede atender pasajeros de más de un vuelo.

Seguridad Aeroportuaria AVSEC

Se entiende como la combinación de recursos humanos, procedimientos, medidas y dispositivos tecnológicos que deberá implementar el concesionario dentro del aeropuerto,

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 249 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

para prevenir actos de Interferencia ilícita que atenten contra la seguridad de las personas, aeronaves e instalaciones aeroportuarias.

Seguridad Operacional

Es el estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos.

SMS

Safety Management System

Señal

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

Señalero o Marshall

Es la persona designada por la compañía aérea, encargada de ayudar mediante movimientos de brazos, a ubicar la aeronave en la posición asignada. El señalero es asistido en esta tarea por otras dos personas ubicadas a cada lado de las alas llamados punta de alas o wing walkers.

SITATEX

Aplicación de software que genera y recibe mensajes tipo B, el cual es el formato estándar para la mensajería de la industria del transporte aéreo.


Slot

(Franja horaria): es una autorización administrativa para la realización de una operación de llegada o salida, dentro de un período de tiempo determinado en un aeropuerto.

Spot: Punto demarcado en cercanía a la plataforma con el fin de que las aeronaves sean ubicadas para encender o apagar motores según corresponda

Superficie Limitadora de Obstáculo

Una serie de superficies que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos alrededor de los aeródromos o aeropuertos para que puedan llevarse a cabo con seguridad, las operaciones de aeronaves previstas y evitar que los aeródromos o aeropuertos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos en sus alrededores.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 250 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Supervisor de Seguridad AVSEC

Es el representante del concesionario, debidamente entrenado y competente para supervisar y controlar que en las áreas restringidas y controladas del aeropuerto se cumpla con las normas y procedimientos establecidos en el Plan de Seguridad Vigente.

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.

Supervisor Control de Fauna-SF

Es la persona debidamente entrenada y competente, encargada de supervisar e identificar peligros ocasionados por la presencia de animales en el aeropuerto y ejercer medidas de control dentro del mismo con el fin de reducir el riesgo existente para la operación de aeronaves.

Sustancias Psicoactivas

El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedativos e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y la cafeína.

Taxilane

Calle de acceso al puesto de estacionamiento.

TPA


Área concesionada denominada Terminal Puente Aéreo. A partir de este Plan Operativo, su denominación será T2.

Torre de Control

Dependencia especialmente establecida para brindar los servicios de control de tránsito aéreo, al tránsito de aeródromo.

Tractado (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.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 251 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

T1

La totalidad de la nueva terminal unificada, actualmente en construcción incluyendo muelle nacional e internacional.

T2

Área concesionada denominada anteriormente como Terminal Puente Aéreo.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL (U.A.E.A.C.)

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

Umbral de Pista (THR = Threshold)

Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje.

VDGS

Sistemas de Guía para Atraque Visual

Vía de Vehículos

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

Visibilidad. Distancia determinada por las condiciones atmosféricas y expresadas en unidades de longitud, a que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

Vuelo Charter


Es aquel que realiza una aeronave con un permiso especial concedido por la autoridad competente que la faculta a cubrir una ruta determinada por una sola vez con fines de transporte de carga o pasajeros. Es un vuelo comercial no regular.

Vuelo Comercial

Es aquel que realiza una aeronave con fines de lucro, transportando pasajeros, carga o correo puede ser Regular si tiene itinerario fijo, o No Regular si carece de éste.

Vuelos Especiales

Son aquellos realizados por aeronaves sin fines comerciales, pueden ser particulares, de instrucción, de prueba o certificación.

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 252 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

Vuelo Ferry

Es aquel que realiza una aeronave sin fines comerciales que porta tan solo a su tripulación, generalmente es una aeronave con alguna restricción operativa.

Vuelo Privado

Es la operación de una aeronave de la Aviación General sin fines comerciales, generalmente pertenece a una persona natural o a una persona jurídica dedicada a una actividad distinta de Aviación Comercial.

Zonas de Carga


Se refiere a las zonas contractuales destinadas para el manejo y consolidación de carga nacional e internacional, las cuales incluyen terminales de carga, bodegas y plataformas destinadas para tales propósitos.

Zonas Públicas

Las instalaciones de un aeropuerto donde las personas pueden circular libremente (Plan de Seguridad, OPAIN S.A.).

Zonas Restringidas

Son las zonas del área concesionada cuyo acceso por parte de cualquier persona o vehículo debe estar estrictamente controlado, mediante la aplicación de los procedimientos y controles previstos en este Plan y en las normas nacionales aplicables en materia de seguridad de la aviación civil y cuyo acceso está limitado a personas que porten la respectiva autorización o permiso

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 253 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

ANEXO 1


DIRECTORIO TELEFONICO AEROPUERTO INTERNACIONAL ELDORADO

| NOMBRE | CARGO | TELEFONO |
|-------------------|------------------------------------|----------|
| TOMÁS ARAGÓN | GERENTE DE OPERACIONES | 4397070 |
| NORMAN GÓMEZ | DIRECTOR DE OPERACIONES | 4397070 |
| EDUARDO ROMERO | JEFE DE PLATAFORMA | 4397070 |
| JORGE MALDONADO | JEFE DE TERMINALES | 4397070 |
| GILBERTO BEJARANO | COORDINADOR CCO | 4397070 |
| ISLENY POSADA | DIRECTORA DE SEGURIDAD OPERACIONAL | 4397070 |
| PAOLA VIRGUEZ | DIRECTOR DE MANTENIMIENTO | 4397070 |
| JAIRO LARRARTE | Director ARFF/SEM | 4397070 |
| GUILLERMO PARDO | DIRECTOR DE SEGURIDAD | 4397070 |

| | INFORMACION | DIRECCION/ TELEFONO |
|------------------------------|---|--|
| AEROLINEAS ARGENTINAS | Oficina Interna Tercer Nivel | Oficina Principal : Calle 100 No. 19a-10 Oficina 502 |
| | Martes y Jueves 08:00 a 17:00 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | Miércoles-viernes-domingos 13:30 a 14:30 | 5921737 / 018007000200 |
| | 7447250 Jefe de Aeropuerto: Jaime Diaz | www.aerolineas.com |
| AEROGAL | Avianca Services | Oficina Principal : Calle 92 N° 15 - 48 Oficina 209 |
| | 04:00 am a 01:30 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 5870000 Ext. 1936-1937 3505541023 | 018002376425 / 6180511 |
| | Jefe de Aeropuerto : Darío Barrera | www.aerogal.com.ec |
| AIRCANADA | Oficina Interna Segundo Nivel | Oficina Principal : Calle 100 No. 8A - 49 Torre B Piso 8 |
| | Lunes, Miércoles, Viernes y Domingo 09:30 a 18:00 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | Martes, jueves y sábado 09:00 a 16:00 | 7447207 / 01 800 952 0337 |
| | 7569825 Jefe de Aeropuerto: Nhora Parra | www.aircanada.com |
| AIRFRANCE / | Oficina Interna Segundo Nivel | Oficina Principal: Cra 9a N° 99 - |

| | | |
|--------------------------|--|--|
| KLM | | 07 Torre 1 Piso 5 |
| | Domingo a Domingo 11:30 a 19:30 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 7432004 / 7446634 / 7446630 | 7447207 / 018005180543 |
| | Jefe de Aeropuerto: Hernando Garibello | www.airfrance.com |
| AMERICAN AIRLINES | Oficina Interna Segundo Nivel | Oficina Principal : Av. Dorado N° 111 - 51 piso 2 |
| | Domingo a Domingo 04:00 a 01:00 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 7457645 | 4397700 / 4397777 |
| | Jefe de Aeropuerto : Liliana Ocampo | www.aa.com |
| AVIANCA | T1 | Oficina Principal: Av. dorado N° 92 -30 |
| | Domingo a Domingo 04:00 a 01:30 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 5711973 | 4139862 Ext. 3260 / 018000953434 |
| | Jefe de Aeropuerto: Darío Barrera | www.avianca.com.co |
| UNITED | Back Office Segundo Nivel | Oficina Principal : Cra 7a N° 71 - 26 torre 2 Piso 11 |
| | Domingo a Domingo 04:00 a 14:00 – 18:00 a 00:00 | Lunes a Viernes 08:30 a 17:30 |
| | 3765270 | 018009440219 |
| | Jefe de Aeropuerto: Marcela Garavito | www.united.com |
| COPA AIRLINES | Front Office N° 04 -05 | Oficina Principal: Carrera 103 #25 F 12 |
| | Domingo a Domingo 02:00 a 23:00 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 7465580/ 3209090/7428610 EXT 120-191-104 | 3578080 |
| | Jefe de Aeropuerto: Leidy Arias | www.copaair.com |
| CUBANA | Avianca Services | Oficina Principal: Carrera 11 # 71-40 Of. 602 |
| | Domingo a Domingo 04:00 am a 01:30 3 horas antes del vuelo | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 5870000 Ext. 1936-1937 3505541023 | 610 1676 - 618 4567 - 618 4483. |
| | Jefe de Aeropuerto: José Manuel Chorot | www.cubana.cu |
| DELTA | Front Office N° 10 | Oficina Principal : Calle 100 No. 7-33 p-2 |
| | Domingo a Domingo 06:00 a 10:00 y 18:00 a 23:00 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 7429288 ext. 102/105/106 | 5494488 / 018009561035 |
| | Jefe de Aeropuerto: Carolina Vernaza | www.delta.com |

| | | |
|-------------------|--|---|
| IBERIA | Front Office N° 13 | Oficina Principal : Carrera 19 # 85-11 |
| | Domingo a Domingo 13:00 a 17:30 | Lunes a viernes 08:00 a 17:00 |
| | 4138715 / 3188199800 | 5087515 / 6105066 |
| | Jefe de Aeropuerto: Marta Daza | www.iberia.com/co/ |
| INTERJET | Front Office N° 20 | No tiene oficina principal |
| | Domingo a Domingo 09:00 am a 17:00 pm y 19:00 pm a 00:00 | Ventas 7433940 / 7428355 |
| | 7433940 | www.interjet.com |
| | Jefe de Aeropuerto: Janeth Ramírez | |
| JET BLUE | Oficina Tercer Nivel | Oficina Principal: Cra 16 No. 79-47 |
| | Domingo a Domingo 05:00 am a 13:00 | 5190294 / 018009156761 |
| | 5190294 | www.jetblue.com |
| | Jefe de Aeropuerto: Johana Vargas | |
| LATAM | Front Office N° 09 | Oficina Principal: Calle 100 N° 8a - 49 Torre B Piso 7 |
| | Domingo a Domingo 06:00 am a 03:30 am | 4294606 / 018000949490 |
| | 5113000 EXT : 72271 | www.lan.com |
| | Jefe de Aeropuerto: Natalia Leon | |
| SPIRIT | Oficina Interna Segundo Nivel | No tiene oficina principal |
| | Domingo a Domingo 15:30 a 16:30 | 018005184374 USA 8014012200/ 8014012222 |
| | 7433267 | www.spiritair.com |
| | Jefe de Aeropuerto: Siegfried Miklin | |
| AEROMEXICO | Oficina Interna Segundo Nivel | Oficina Principal: Carrera 7 # 83-29 |
| | Domingo a Domingo 08:30 a 16:30 y 18:00 a 01:30 | Lunes a Viernes 08:00 a 12:00 y 14:00 a 17:00 |
| | 7424233- 35 / 74247445 | 018009520533 |
| | Jefe de Aeropuerto: Edna Montoya | www.aeromexico.com |
| LUFTHANSA | Oficina Interna Cuarto Nivel | Oficina Principal: calle 100 # 8 a 49 torre B oficina 801 |
| | Domingo a Domingo 16:00 a 17:00 / 21:00 a 23:00 | Lunes a Viernes 08:00 a 17:00 |
| | 5088000 / 7428355 | 7428525 |
| | Jefe de Aeropuerto: Javier Londoño | www.lufthansa.com |
| TAME | Oficina Interna Segundo Nivel | Oficina Principal: Cra. 11 #74-41 Local 5 Edificio Torre 77 |


| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 256 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

| | | |
|--------------------------|---|---|
| | Domingo a Domingo de 23:00 a 11:30 | Lunes A Viernes 08:00 A 18:00 Sábados 09:00 A 12:00 |
| | 7460790/ 3176494202 | 5311771 / 018009593800 |
| | Jefe de Aeropuerto: José Joaquín Díaz | www.tame.com.ec |
| CONVIASA | Oficina Interna Cuarto Nivel | Oficina Principal: Carrera 102 #25H-45 Oficina 107 |
| | Lunes a Viernes 08:00 a 12:00 y 13:00 a 17:00 en la noche de 19:00 a 01:30 solo cuando tienen vuelo. | Lunes a Viernes 08:00 a 17:00 |
| | 7457876 | 4289432 |
| | Jefe de Aeropuerto: Ricardo Padron | www.conviasa.aero |
| AVIOR | Front Office: | No tiene oficina principal |
| | Lunes a Viernes 08:00 a 15:00 | + 13054702203 |
| | 7446634 /3123670217 | www.aviorair.com |
| | Jefe de Aeropuerto: José Rodríguez | gerentebog@avior.com.ve |
| SATENA | Front Office Puerta 1 Segundo Nivel | Oficina Principal: Av. El Dorado No. 103-08, entrada 1, interior 11 |
| | Lunes a Viernes 04:00 a 18:00 Fines de Semana 04:00 a 16:00 | Lunes a Viernes 07:00 a 17:00 Viernes 07:00 a 16:00 |
| | 3112362970 | 4238530/ 6052222/ 018000912034 |
| | Jefe de Aeropuerto: Coronel Andres Correa | https://www.satena.com/ |
| VIVA COLOMBIA | Oficina Longport Carga | No tiene oficina principal |
| | Domingo a Domingo 03:00 a 23:00 | (1)4897989/ (4)4449489/019005558989 |
| | Teléfono: 3163820522/3182802197 | |
| | Jefe de Aeropuerto: Elizabeth Medina / Claudia Garcia | https://www.vivacolombia.co/co |
| EASY FLY | Front Office Puerta 1 Segundo Nivel | Oficina Principal: Av. El dorado Entrada 1 Hangar 14 |
| | Domingo a Domingo 05:00 a 20:30 | Lunes a Viernes 08:00 a 17:30 |
| | 7509090 EXT 1102-1103 | 4148111/ 4148094 |
| | Jefe de Aeropuerto: Maria Ruth Angarita | https://www.easyfly.com.co/ |


| NOMBRE | TELEFONO | DIRECCION |
|------------------------------|----------|--------------------------------|
| CENTURION AIR CARGO COLOMBIA | 2942900 | AV EL DORADO 84 A -55 INT 1 |
| COPA AIRLINES CARGO | 4147071 | AV EL DORADO TERMINAL DE CARGA |

| | | |
|--------------------------------------|--------------------|---|
| DEPRISA | 4237000 | AV EL DORADO 106-66 Local 3 |
| DHL | 7477777 | Cra 85 D No 46A – 38 |
| LUFTHANSA | .018005181688 | CL 100 8A 49 P8 TORRE B |
| LYNCARGO S.A | 7425850 | CR 103 25B – 96 P-2 |
| MARTINAIR CARGO | 4222120 | AV EL DORADO 111-51 BODEGA 5 |
| RIO SUR | 4139846 | AEROPUERTO EL DORADO E-1 INT 20-A |
| LAN CARGO | 2940330 | AV DORADO 106- 39 BODEGA 47-51 |
| GIRAG S.A. | 4147010 | AV. EL DORADO 116- 87 BODEGA 4 MODULO 2 |
| AERCARIBE S.A. | 4138211 | AV. EL DORADO E1 INT 187 |
| TRANSPORTE AEREO DE COLOMBIA S.A. | 4135819 | AEROPUERTO EL DORADO ENTRADA 6 |
| CV CARGO S.A. | 3112874028 | AV. CLL 26 NO. 103 -22 E-2 INT 6 |
| FEDEX | 01 8000 110 339 | AV EL DORADO NUEVO TERMINAL DE CARGA |
| TAMPA | (571)4397900 | AV EL DORADO N 106-81 |
| AEROSUCRE | (571) 4148224 | AV EL DORADO NUEVO TERMINAL DE CARGA |
| LINEAS AEREAS SURAMERICANAS | 4138084 | AV EL DORADO N 103-22 ENTRADA N 2 |
| UPS | (57) 1 2940620 | AV EL DORADO NUEVO TERMINAL DE CARGA |
| FAST COLOMBIA | 3204646 ex 4103 | PARQUE EMPRESARIAL MULTICENTRO BODEGA n°15 PARAJE CHACHA FRUTO, PLAYA RICA VIA GUARNE, RIO NEGRO. |

| DEPENDENCIA | TELEFONO |
|-------------------------|---------------------------------------|
| SANIDAD AEROPORTUARIA | 4397070 EXT 5054 |
| ICA | 4138893 / 4138873* |
| CONTROL EMIGRATORIO | 6017200 ext. 5029-5040-5052 / 5954331 |
| DIAN | 5462200* |
| POLFA | 13*9344 |
| BOMBEROS DE OPAIN | 4397070 ext. 5042* |
| ANTINARCOTICOS | 1500*28 |
| SEGURIDAD AEROPORTUARIA | Ext. 5055 o TEL 2662247 |
| EXENCION DE IMPUESTOS | 4397070 Ext.2028 |

| | | |
|---|-----------------------|---|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 258 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|---|

| NOMBRE | DIRECCIÓN | TELÉFONOS | Nº RAPIDO |
|---|---|------------------------|-----------|
| EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ | CL. 24 N° 37 – 15 | 3 447000 3 447992 | 116 |
| EMPRESA DE ENERGÍA DE BOGOTÁ. | CRA. 9 N° 73 – 44 CRA. 10 N° 24 - 65 | 3535300 3485450 | 115 |
| GAS NATURAL S.A. E.S.P. | CL. 71A N° 5 – 38 | 4 446 666 3 144 500 | 164 |


| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 259 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

| PROCEDIMIENTOS PLAN OPERATIVO | |
|--|--|
| PLATAFORMA Y AREA DE MANIOBRAS | |
| 1 | 0001 - ESTANDAR DE ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA BUSES DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN PLATAFORMA |
| 2 | 0003 - PROCEDIMIENTO PARA EL SERVICIO DE VEHICULOS GUIA (FOLLOW ME) |
| 3 | 0005 - PROCEDIMIENTO PARA ENTREGA DE TURNO DE INSPECTOR DE PLATAFORMA |
| 4 | 0019 - PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DE LAS NORMAS DE TRANSITO PARA CONDUCTORES Y PEATONES EN PLATAFORMA |
| 5 | 0022 - PROCEDIMIENTO PARA LA SUPERVISION Y CONTROL DE FOD |
| 6 | 0024 - PROCEDIMIENTO PARA LA GESTION DE NOTAMs |
| 7 | 0026 - PROCEDIMIENTO DE MANTENIMIENTO EN LINEA |
| 8 | 0047 - PROCEDIMIENTO DE INSPECCION PROGRAMADA DE PLATAFORMA |
| 9 | 0054 - PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DE EQUIPO Y VEHICULOS EN PLATAFORMA |
| 10 | CARTA DE ACUERDO DE SERVICIOS AERONAUTICOS ENTRE TORRE DE CONTROL Y OPAIN S.A |
| GESTION DE TERMINALES Y CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES | |
| 1 | 0001 - PROCEDIMIENTO DE ASIGNACION DE COUNTERS |
| 2 | 0018 - PROCEDIMIENTO PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS E.V.I.D.S, ECLIPX, AMS PAS |
| 3 | 0020 - PROCEDIMIENTO PARA LA INSPECCION DE PUENTES DE EMBARQUE Y GATES |
| 4 | 0029 - PROCEDIMIENTO DE ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES |
| 5 | 0034 - PROCEDIMIENTO SERVICIO BUS SATELITE |
| 6 | 0042-PROCEDIMIENTO SERVICIO DE CARROS EQUIPAJE AUTONOMOS v5.0 |
| 7 | 0043- PROCEDIMIENTO PARA USO RECINTO PRUEBA DE MOTORES |
| 8 | 0048-PROCEDIMIENTO ASIGNACION CARRUSELES v2.0 |
| 9 | 0049 - PROCEDIMIENTO BITACORAS |
| 10 | 0051 -PROCEDIMIENTO USO VDGS |
| 11 | 0052 - PROCEDIMIENTO CARRO DE MOVIMIENTO DE PASAJEROS AVIANCA MUELLE INTERNACIONAL |
| 12 | 0055 - PROCEDIMIENTO DE USO Y UTILIZACION DE SALAS SWING GATES |
| 13 | 0063 - PROCEDIMIENTO PARA EL TRASLADO DE LAS OPERACIONES DEL T2 AL T1 |
| COMERCIAL | |
| 1 | 0001 - PROCEDIMIENTO PARA LA SUSCRIPCION DE CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO Y EXPLOTACION COMERCIAL DEL AREA CONCESIONADA |

| | |
|---|--|
| 2 | 0003 - PROCEDIMIENTO DE AUTORIZACION DE OBRAS A TENEDORES DE ESPACIO |
| | SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS ARFF |
| 1 | 0007 - PROCEDIMIENTO MANTENIMIENTO DE VEHICULOS ARFF |
| 2 | 0013 - PROCEDIMIENTO PARA LA ACTUALIZACION Y SOCIALIZACION DEL PLAN DE EMERGENCIAS |
| 3 | 0016 - PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL Y ALMACENAMIENTO DE AGENTES EXTINTORES |
| 4 | 0027 - PROCEDIMIENTO EJERCICIO TIEMPO DE RESPUESTA |

| GESTION DE SEGURIDAD OPERACIONAL | |
|---|---|
| 1 | 0001 - ESTANDAR DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN EJECUCION DE OBRAS EN AREAS DE MOVIMIENTO PARA CONTRATISTAS, SUBCONTRATISTAS v4.0 |
| 2 | 0001 - PROCEDIMIENTO NOTIFICACION DE INCIDENTES POR FAUNA |
| 3 | 0002 - PROCEDIMIENTO PARA LA DISPERCION DE FAUNA |
| 4 | 0002 - ESTANDAR DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA EL USO DE CHALECOS EN EL AREA DE MOVIMIENTO DEL AEROPUERTO EL DORADO v3.0 |
| 5 | 0003 - ESTANDAR DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PLATAFORMA |
| 6 | RESOLUCIÓN 01258 de 2012, SGMCS EL DORADO |
| 7 | SMS Y SUS ANEXOS |
| SEGURIDAD AEROPORTUARIA | |
| 1 | 0001 - PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICION DE PERMISOS DE IDENTIFICACION DE PERSONAS PARA INGRESO A AREAS RESTRINGIDAS v5.0 |
| 2 | 0017-PROCEDIMIENTO PARA ELEMENTOS PERDIDOS Y OLVIDADOS |
| 3 | 0023-PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICIÓN DE PERMISOS DE IDENTIFICACION DE VEHICULOS PARA INGRESO A AREAS RESTRINGIDAS |
| 4 | 0024 - PROCEDIMIENTO PARA LA EXPEDICION DE PERMISOS DE IDENTIFICACION DE PERSONAS EN AREAS PUBLICAS |
| HSEQ | |
| 1 | 0001- PROCEDIMIENTOS PERMISOS DE TRABAJOS |
| 2 | 0003- PROCEDIMIENTO PARA ATS |
| 3 | 0004 - ESTANDAR PARA MANEJO DE MATERIALES Y RESIDUOS PELIGROSOS |
| 4 | 0007-PROCEDIMIENTO PARA LA GESTION DEL RIESGO EN HSE |
| 5 | 0014-PROCEDIMIENTO MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS |
| 6 | 0015-PROCEDIMIENTO PARA EL MANEJO DE ESCOMBROS v6.0 |
| 7 | 0016-PROCEDIMIENTO PARA EL CONTROL DE VECTORES Y RESERVORIOS v4.0 |
| 8 | 0021-PROCEDIMIENTO TRABAJO EN ALTURAS |
| 9 | 0022-PROCEDIMIENTO MANEJO DE TRAFICO EN OBRA |
| 10 | 0024-PROCEDIMIENTO DE OPERACIÓN DEL BLUE WATER v8.0 |

| | | |
|---|-----------------------|--|
|  | PLAN OPERATIVO | PLN-OPS-001 Enmienda 08 Página 261 Fecha de Aprobación: 08/06/2007 Aprobación Enmienda 13 Julio 2016 |
|---|-----------------------|--|

| | |
|----|--|
| 11 | 0026-PROCEDIMIENTO PARA EL MANEJO DE AGUA Y RESIDUOS LIQUIDOS |
| 12 | 0028-PROCEDIMIENTO DE MONITOREO Y SEGUIMIENTO DE AGUAS |
| 13 | 0034-PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES HSE v3.0 |
| 14 | 0036-PROCEDIMIENTO DE INSPECCIONES Y SEGUIMIENTOS DE MATERIALES PELIGROS v3.0 |
| 15 | 0038-PROCEDIMIENTO MANEJO DE RESIDUOS PROVENIENTES DE VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES v3.0 |
| | MANTENIMIENTO |
| 1 | 0003-PROCEDIMIENTO MANTENIMIENTO PREVENTIVO |
| 2 | 0005-PROCEDIMIENTO MANTENIMIENTO CORRECTIVO |
| 3 | 0008-PROCEDIMIENTO PARA APROBACION DE PROYECTOS DE REMODELACION Y MANTENIMIENTO v3.0 |
| 4 | 0009-PROCEDIMIENTO PARA TRABAJOS EN PLATAFORMA |
| | BHS |
| 1 | 0003-PROCEDIMIENTO PARA EL MANEJO DE INDIVIDUOS VIVOS |
| 2 | 0004-PROCEDIMIENTO TRANSPORTE DE EQUIPAJE |
| 3 | 0005-PROCEDIMIENTO USO PATIO DE EQUIPAJES BHS LLEGADAS |
| 4 | 0006-PROCEDIMIENTO USO PATIO DE EQUIPAJES BHS MAKE UP |