

Gerencia
de **Operaciones**
Aeropuerto
Internacional
Eldorado



orgullosamente Transparentes

**Protegemos los intereses y velamos
por los bienes de los colombianos**

La transparencia en la información, el máximo respeto por la reputación de los socios y el cumplimiento con las expectativas y confianza depositada por el Estado Colombiano, son pilares fundamentales de OPAIN SA, donde la ética y la responsabilidad social y ambiental se convierten en objetivos fundamentales de nuestro día a día.

Porque entendemos que más allá de construir obras, construimos futuro para Colombia.

Contenido

- 1 -Editorial
- 2 -Construcciones y Obras en el Área de Movimiento
- 3 -Luces de Obstrucción
-Balizas
- 4 -Vehículos en el Área de Movimiento
- 5 -Elementos de Protección
-Área Fuera de Servicio
- 6 -Obstáculos
-Restricción y Eliminación de Obstáculos
- 7 -Notam
-Notice to air men / Aviso a los aviadores
- 8 -Fod - Escombros y material suelto en la zona de construcción
-Daños a las Instalaciones
- 9 -Control de Acceso en las Obras
-Peligro Aviario y Fauna
-Procedimiento de Baja Visibilidad-LVP
- 10 -Recomendaciones de Seguridad Operacional
- 11 -HSEQ -Escencial
- 12 -Requerimiento Safety en Obras



Gerente: Juan Pulido

Comité Editorial:
Isleny Posada
Jaime Gaviria Luna
Fabio Naranjo

Dirección; Ralf Etzold
Edición: David Moreno

Diseño: ASA. Agencia Gráfica
Ilustraciones: ASA Agencia Gráfica

Por OPAIN S.A.
Colaboraron en este número:
Camilo Cañón
Jose Márquez

Fotografía: Paula Robert

Corrección de Estilo: David Moreno
Impresión: ASA Agencia Gráfica

Para cualquier reproducción total o parcial de los artículos aquí contenidos debe darse el correspondiente crédito a la Gerencia de Operaciones de OPAIN S.A.

Esta revista es una publicación en apoyo con la Dirección de Comunicaciones de la Gerencia Comercial de OPAIN S.A.
Distribución Gratuita
Av el Dorado n° 113-85
Teléfonos: 4397070
www.elnuevodorado.com
e-mail. iposado@eldorado.aero
dmoreno@eldorado.aero

Editorial

El medio aeronáutico actual exige de sus diferentes actores, tomar continuamente importantes medidas a todos los niveles y no dejar que lo que hoy consideramos un problema insignificante se convierta con el pasar del tiempo en un incidente o accidente de aviación. Esa es la razón por la cual las diferentes Organizaciones internacionales de la aviación civil aúnan esfuerzos para que los aeropuertos y en especial sus operadores y administradores establezcamos programas de seguridad operacional que permitan la identificación de peligros y la toma de acciones para la reducción del riesgo que ellos encierran.

OPAIN S.A. consciente de su responsabilidad como administrador y explotador del Aeropuerto Internacional Eldorado, y con el fin de brindar un servicio más seguro, eficiente y amable, ha venido trabajando en la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional-SMS (Safety Management System), acorde a las normas y

recomendaciones nacionales e internacionales. Es así como presenta a la comunidad aeronáutica su revista safety, sobre temas específicos del entorno aeronáutico, generando a la vez un nuevo espacio de conocimiento normativo e informativo sobre los temas que entraña la operación aeroportuaria.

Mi invitación es a que usted señor lector, que hoy tiene esta publicación en sus manos, haga parte del grupo de personas que trabajamos en el cambio asertivo hacia una cultura organizacional de la seguridad operacional y nos apoye en nuestro objetivo de manera activa bien sea mediante el cumplimiento de las normas, la información a sus compañeros o grupo de trabajo o mediante el reporte de cualquier situación que crea que podemos mejorar.

Gerencia de Operaciones OPAIN S.A.
Aeropuerto Internacional Eldorado



Construcciones y obras en el área de movimiento

Cuando se realicen obras de construcción o mantenimientos en el área de movimiento de un Aeropuerto, es necesario tener en cuenta que el riesgo para la operación de aeronaves y demás procesos que se desarrollan diariamente en el mismo, se pueden ver afectados directa o indirectamente, por personal nuevo, maquinaria, equipamiento de obra, materiales de construcción, tiempos de entrega de obra (estrés) y otras circunstancias que para cada caso son específicas y críticas.

Se requiere entonces que dichos eventos sean evaluados y planificados antes de dar

inicio a las intervenciones y así poder estar preparados realmente a mantener los altos niveles de seguridad operacional que el aeropuerto necesita.

Esta tarea no es solamente exclusividad de OPAIN S.A. al realizar trabajos de mantenimiento u obras de modernización y/o expansión, sino también de cada uno de los tenedores de espacio, de Aerocivil como operador de pistas y Autoridad Aeronáutica, de CODAD en sus mantenimientos y demás actores que intervenimos en el Aeropuerto Internacional Eldorado y desarrollamos obras de mejora.

El área de movimiento en un aeropuerto corresponde a las áreas o zonas definidas que deben utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, más las plataformas (lado aire)





Luces de obstrucción

Una luz de área fuera de servicio será una luz fija de color rojo. La luz tendrá una intensidad suficiente para que resulte visible teniendo en cuenta la intensidad de las luces adyacentes y el nivel general de la iluminación del fondo sobre el que normalmente deben verse. En ningún caso tendrán una intensidad menor de 10 cd de luz roja.

Balizas

El balizamiento luminoso de obstáculos tiene como finalidad reducir el peligro para las aeronaves mediante la señalización de la presencia de obstáculos. Los objetos altos, fijos o móviles, deben ser señalizados cuando se encuentran en determinadas condiciones susceptibles de provocar un riesgo de colisión en las proximidades de los aeropuertos o en la operación de helipuertos. Las balizas de área fuera de servicio consistirán

en objetos netamente visibles tales como banderas, conos o tableros, colocados verticalmente. Se debe proporcionar indicadores prominentes y comprensibles de advertencia para cualquier área afectada por la construcción, que normalmente esté cercana al acceso o rodaje de aeronaves, al movimiento de personas en plataforma, o al movimiento de vehículos.





Vehículos en el área de movimiento

La norma nos dice que quien conduce un vehículo en el área de movimiento de un aeropuerto debe ser personal calificado. "Esto puede incluir, dependiendo de las funciones del conductor", el conocimiento de:

- a La geografía del aeródromo;
- b Las señales, marcas y luces del aeródromo;
- c Los procedimientos de comunicaciones
- d Los términos y fraseología utilizados en el control de aeródromo, incluso el alfabeto de deletreo de la OACI.
- e Los reglamentos de los servicios de tránsito aéreo en su relación con las operaciones en tierra.
- f Los reglamentos y procedimientos de aeropuerto
- g Las funciones especializadas requeridas, por ej. en las operaciones de salvamento y extinción de incendios."

Anexo 14 Aeródromos -Volumen I - ADJ A-26

Cuando se realizan labores de construcción, obras de mantenimiento o reparaciones en un aeropuerto, se debe tener gran cuidado con el personal que ingresa en función de conducir vehículos de obra. Se requiere verificar que este personal conozca en donde va a trabajar, cuáles son sus responsabilidades y limitaciones, cuáles los riesgos asociados a trabajar en espacios que cruzan aeronaves, camiones cisterna, vehículos de atención a emergencias, equipos de apoyo en tierra a las aeronaves,

procesos de embarque y desembarque de pasajeros. Todo esto convirtiéndose en un mundo de interacción con un sistema especial y de alto riesgo, que puede verse afectado por errores humanos que pudieron ser previstos y que no son nuevos en la operación de aeropuertos, los cuáles causan grandes pérdidas a las empresas.

Todos los vehículos autorizados a transitar en plataforma deben mantener una velocidad máxima de veinte (20) kilómetros por hora en condiciones normales de visibilidad.

Durante la noche y en condiciones de baja visibilidad, se deberá conducir a una velocidad máxima de diez (10) kilómetros por hora. Se toma como excepción los vehículos que por motivos de emergencia lo requieran.

Los vehículos automotores estarán provistos de luz de destello, giratoria o anticollisión en la parte superior, (no se acepta luz anticollisión provisional con imán). Todos los vehículos deben estar en óptimas condiciones mecánicas, lo mismo que de luces, frenos, bocina y una visión despejada en todas las direcciones desde el asiento del conductor.



Errores humanos que pudieron ser previstos y que no son nuevos en la operación de aeropuertos, pueden causar grandes pérdidas a las empresas

Elementos de protección

Aunque industrialmente se tienen definidos los elementos de protección personal para las obras de construcción y mantenimiento, se requiere para el caso del Aeropuerto Internacional Eldorado, que los contratistas de obra tengan especial cuidado al exigir el uso de protectores auditivos y el uso de chalecos de alta visibilidad, con bandas reflectivas si se ha de trabajar de noche, dada la continua exposición del personal de obra al movimiento autónomo de las aeronaves en el área de movimiento, el uso de unidades de poder y demás actividades propias de un aeropuerto que puedan usar equipos generadores de ruido a niveles altos.

Áreas fuera de servicio

“Se colocarán balizas de área fuera de servicio en cualquier parte de una calle de rodaje, plataforma o apartadero de espera que, a pesar de ser inadecuada para el movimiento de las aeronaves, aún permita a las mismas sortear esas partes con seguridad. En las áreas de movimiento utilizadas durante la noche, se emplearán luces de área fuera de servicio.

Nota.

Las balizas y luces de área fuera de servicio se utilizan para prevenir a los pilotos acerca de la existencia de un hoyo en el pavimento de una calle de rodaje o de una reparación. Su uso no es apropiado cuando una parte de la pista esté fuera de servicio ni cuando en una calle de rodaje una parte importante de la anchura resulte inutilizable. Normalmente, la pista o calle de rodaje se cierra en tales casos”.

Anexo 14

-Aeródromos -
Volumen I (7.4)



Obstáculos

Todo objeto fijo 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 a proteger a las aeronaves en vuelo, constituye un obstáculo. Ciertos equipos e instalaciones de aeropuerto, debido a su función aeronáutica, deben estar inevitablemente ubicados y/o construidos de modo tal que constituyen obstáculos. Sin embargo, no debe permitirse que otro tipo de equipo o instalaciones constituyan obstáculos.

integridad estructural y su rigidez hasta una carga máxima conveniente, deformándose o cediendo con el impacto de una carga mayor, de manera que represente un peligro mínimo para las aeronaves. (Manual de Servicios de Aeropuerto— Doc. 9137 parte 6-Limitación de Obstáculos).

En el caso de las balizas de las pistas, se espera que si una aeronave golpea ese objeto, la aeronave no sufra ningún daño ya que el objeto debe ceder.

FRANGIBILIDAD

La frangibilidad de un objeto es la característica que consiste en que éste conserve su

Restricción y eliminación de obstáculos



La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-UAEAC emitirá un concepto sobre las alturas de las

construcciones en las áreas de influencia de los aeródromos o helipuertos, incluyendo los edificios, bodegas, hangares sencillos, líneas de hangares, líneas de alta tensión, terminales de carga, fábricas, bodegas, silos y construcciones en áreas de servidumbre Aeroportuaria y Aeronáutica y las que por su actividad puedan llegar a constituirse en un obstáculo, o generar la presencia de aves. Así mismo, para el caso de mástiles de antenas, emisoras, líneas de alta tensión o estructuras que se desarrollen en el territorio nacional y que puedan constituir peligro para las operaciones aéreas y sean superiores a 15 metros sobre el nivel del terreno. Este concepto no constituye un permiso de construcción, el cual debe ser emitido por las autoridades correspondientes.

La UAEAC, se reserva el derecho de modificarlo total o parcialmente o suprimir el concepto si:

- En caso de interferencia o inconvenientes para los servicios de radiocomunicaciones o radionavegación aeronáutica.
- Si a su juicio presenta obstáculo para la navegación aérea, debido a ampliaciones y reformas de aeródromos cercanos.
- Si las líneas de transmisión eléctrica interfieren o causan problemas a las operaciones aéreas y comunicaciones aeronáuticas.
- Si las torres o instalaciones tienen una altura superior a la estipulada por la Aerocivil. (Reglamentos Aeronáuticos de *Colombia - Parte Décimo Cuarta-14.3.4)



Notam

Notice to air men Aviso a los aviadores

Cuando se trata de obras de mantenimiento en el área de movimiento del aeropuerto o de construcciones que puedan llegar a afectar el normal funcionamiento de las operaciones aéreas en las áreas concesionadas a OPAIN S.A., se deberá enviar a la Dirección de Operaciones de OPAIN, con tiempo suficiente, los datos necesarios para que la Dirección realice la solicitud correspondiente a la Autoridad Aeronáutica pertinente. Este tipo de publicación es pre-requisito para el inicio de cualquier obra que afecte el área de movimiento, por lo cual el inicio o progreso de las obras se verá afectado si no existe la publicación correspondiente.

Es el aviso distribuido por la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas- AFTN, 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.



Fod

Los escombros y material suelto en la zona de construcción se define como "FOD", el cual es capaz de causar daño a trenes de aterrizaje de avión, a los propulsores y a los motores a reacción. Los contratistas deben controlar la proliferación de FOD y no permitir que sus funcionarios desatiendan estos eventos en el área de movimiento o cuando el trabajo se desarrolla en zonas cercanas a las aeronaves. Este tipo de material debe ser

retirado continuamente durante todo el proyecto de construcción o mantenimiento. Se deben tomar medidas de seguridad operacional para evitar la contaminación de plataformas, calles de rodaje y/o pistas, especialmente se debe tener control del FOD (arena, polvo, y aceites).

De ser necesario, se debe utilizar vehículos cisterna para la reducción de dispersión de partículas en el aire que afecten la visibilidad y contaminen el ambiente, ó construir cárcamos para la limpieza de los vehículos y/o llantas cuando se han de realizar desplazamientos permanentes al interior del aeropuerto.

Daños a las Instalaciones

Todo contratista de obras de construcción debe tener precaución de no dañar o eliminar instalaciones eléctricas, circuitos de iluminación de plataforma, calles de rodaje, pistas, alcantarillado, ductos de combustibles, etc., reparando inmediatamente los daños que pudiese ocasionar, pero en especial previniendo la afectación que se pueda originar, por lo cual se requiere que el contratista se provea de planos y datos históricos que le permitan obtener un buen conocimiento del área a intervenir.

Se debe considerar los peligros menos obvios e incluir marcas para identificar el cableado de las facilidades de servicios meteorológicos y líneas de alumbrado del área de movimiento del aeropuerto, teniendo especial cuidado en las áreas críticas utilizadas en los sistemas de aterrizaje (ILS) .

FOD:
FOREIGN OBJECTS DAMAGE
Término utilizado para describir el daño causado a una aeronave por objetos pequeños a trenes de aterrizaje del avión, a los propulsores, y a los motores a reacción.



Control de acceso en la obra

En el Aeropuerto Internacional Eldorado, la Dirección de Seguridad Aeroportuaria es la encargada del control de accesos peatonales y vehiculares, así como de la verificación de los cerramientos que puedan llegar a afectar la vulnerabilidad de las instalaciones aeroportuarias.

Los permisos de ingreso serán expedidos únicamente a los vehículos y al personal que por sus funciones deban estar en las áreas de movimiento del aeropuerto. Por lo tanto, se requiere que los contratistas adelanten dichas solicitudes con tiempo suficiente para poder cumplir con los requisitos exigidos en el Plan de Seguridad Aeroportuaria y demás Reglamentación Nacional existente, evitando traumatismos al desarrollo de las obras por

desconocimiento de parte de los contratistas de los procesos que se deben adelantar para dichas autorizaciones.

En las obras que se realicen en limitaciones de lado tierra y lado aire, se ha de requerir que el contratista establezca sus propios guardas de seguridad y puestos de control, con el fin de asegurar que personal de obra y/o personas ajenas al aeropuerto ingresen a las áreas operativas. Igualmente se requerirá al contratista que especifique la cantidad de vehículos, los horarios y las zonas de circulación si involucran el área de movimiento.

Peligro Aviario: Es el riesgo que supone para las aeronaves y su operación, la presencia de aves silvestres y de otros grupos de fauna en inmediaciones de los aeropuertos.

Peligro aviario y fauna

Es indispensable que el contratista de obras o construcciones en el Aeropuerto Internacional Eldorado elimine continuamente las basuras, desechos de alimentos, desperdicios, semillas de la hierba, o acumulaciones de agua y demás desechos o materiales que puedan atraer fauna. Esto, como parte del plan de manejo y control de peligro aviario.


Procedimiento de baja visibilidad (LVP)


Los procedimientos de baja visibilidad -LVP- establecidos en el Aeropuerto Internacional Eldorado, contienen restricciones al rodaje y movilidad de vehículos, restricciones a las aeronaves y al personal de apoyo en tierra, por lo cual en varias oportunidades se puede llegar a la suspensión de desplazamientos, suspensión de avances de obras y a la exigencia del cumplimiento de las demás disposiciones establecidas en dicho procedimiento. (ver la publicación de Información Aeronáutica de Colombia AIP de Colombia).


La fase de operación de los procedimientos LVP se iniciará mediante la emisión de aviso de PUESTA EN VIGOR de los procedimientos LVP, el cual será emitido por la Torre de Control Eldorado cuando:


- a. El indicador de RVR de cualquier pista 13R, 13L, 31R, 31L, indique un valor de 550 metros de visibilidad o menos.
- b. Cuando la visibilidad meteorológica reportada por el observador meteorológico del IDEAM, sea inferior a 800 metros.


Recomendaciones de seguridad operacional


 Cuando los trabajos se desarrollen en el área de movimiento del Aeropuerto Internacional Eldorado, o exista afectación indirecta a la misma, la Dirección de Operaciones de OPAIN S.A. deberá ser informada con el fin de verificar los tiempos y las restricciones propias a utilizar en las áreas de intervención y/o adelantar la solicitud de publicaciones aeronáuticas pertinentes.

 Los contratistas deben cumplir todo los procedimientos y exigencias del operador de aeropuerto.


 Los límites de la construcción y áreas peligrosas en el aeropuerto se deben demarcar o iluminar para prevenir que las aeronaves, vehículos o personas rueden o circulen por calles de rodaje o pistas cerradas.


 Las luces rojas de obstrucción, deberán estar encendidas como mínimo durante las horas de puesta y salida del sol y durante el tiempo en que estén activados los procedimientos de baja visibilidad para el Aeropuerto Internacional Eldorado.


 Las barricadas, los conos señalizadores deben estar firmemente conectados a la superficie terrestres, sin generar daños a las superficies de plataforma, calles de rodaje o pista.


 Existen equipos o ayudas a la navegación aérea (NAVAIDs) que degradan o deterioran su radiación de señal y/o funcionamiento en general por la cercanía de material de construcción (obstáculos), movimiento de vehículos o circulación de personas, por lo cual se consideran áreas críticas. Se debe tener claro que se pueden ocasionar interfe-

rencias electrónicas y/o cierre de facilidades o servicios por no controlar este aspecto.

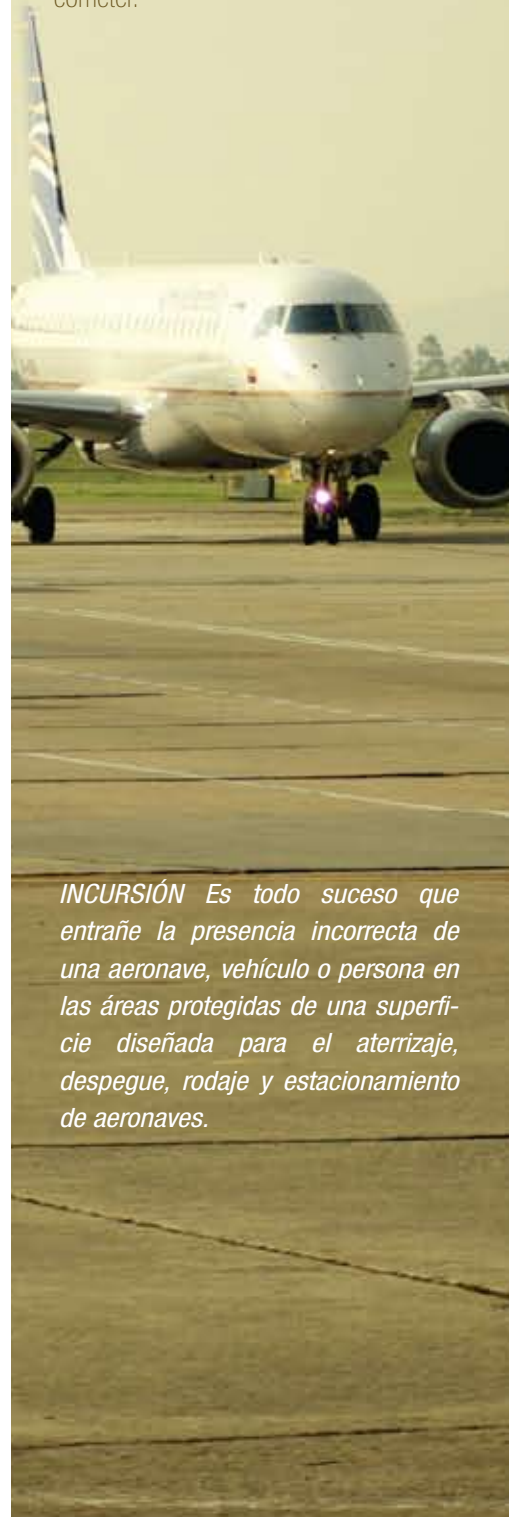
 Todo desplazamiento de personas y/o vehículos en el área de maniobras por zonas no demarcadas o previamente autorizadas y/o fuera de las zonas de cerramiento, debe ser coordinado y autorizado por los Inspectores de Plataforma debido a que son los únicos que disponen de comunicaciones por radio frecuencia con la Torre de Control.

 El derramamiento de gasolina, combustible diesel, aceite, etc. de los vehículos, en áreas activas del pavimento, tales como cauces, pistas de rodaje, rampas, y caminos del aeropuerto que sean ocasionados por los constructores, deberán ser intervenidos y solucionados por el contratista de manera inmediata.

 Los cerramientos, demarcaciones e iluminaciones deficientes, así como el incumplimiento de los procedimientos de operatividad en un aeropuerto pueden generar incursiones, por lo tanto, se requiere aumentar los niveles de vigilancia y control de cada uno de los procesos que se desarrollen en relación con las construcciones en el área de movimiento de un aeropuerto y de sus diferentes usuarios con el fin de mitigar el riesgo que se genera por tales circunstancias.

 Una construcción o trabajo especial que se realice en el área de movimiento, debe cumplir los estándares internacionales referentes a las demarcaciones e iluminaciones, teniendo especial cuidado en que en áreas operacionalmente activas las marcas existentes no sean borradas o decoloradas a tal punto que generen problemas de interpretación.

Recuerde que en Seguridad Operacional es obligatorio reportar los accidentes e incidentes operacionales del aeropuerto, pero también es conveniente reportar aquellas situaciones de peligro que observamos y que pueden ser desconocidas por nuestros supervisores, inspectores o jefaturas, así como situaciones que pueden haber sido causados por errores propios, y que de ser informados puedan ser ejemplo para que otro personal no los vuelva a cometer.



INCURSIÓN Es todo suceso que entrañe la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en las áreas protegidas de una superficie diseñada para el aterrizaje, despegue, rodaje y estacionamiento de aeronaves.

HSEQ: Esencial

Hoy en día todas las empresas a nivel nacional y sin importar su sector económico, deben responder eficientemente a una gran cantidad de requisitos en el ámbito de la seguridad industrial, salud ocupacional, protección ambiental y de calidad en la prestación de sus servicios o productos; esto se resume en el acrónimo HSEQ acorde a su significado en el idioma inglés.

Es por esto que OPAIN S.A. ha asumido el pleno compromiso para responder eficientemente a un entorno legal que cambia continuamente, a través de nuestro sistema integral de gestión el cual lo hemos llamado SIGO (Sistema Integral de Gestión de OPAIN), soportado en las normas internacionales ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001 como pilares fundamentales.

En el año 2008 se creó oficialmente la Dirección de HSEQ y a mediados de 2009 se agrupó con Gestión Humana con el objetivo de velar de manera integral por el bienestar de sus colaboradores así como del entorno de trabajo.

El propósito del trabajo arduo que se realiza desde nuestra Dirección para la generación de la cultura HSEQ, es aumentar de manera eficaz la conciencia de todo el personal (tanto interno como externo) a fin de lograr un objetivo ambicioso: ambientes de trabajo seguros, saludables, libres de contaminación y eficientemente productivos.

Desde los inicios de la Dirección, se ha venido trabajando en la generación de una cultura integral de HSEQ en sus colabora-

dores, y por supuesto en la comunidad aeroportuaria en general. Esto es una labor de grandes dimensiones que genera un efecto positivo y se ve representado en la certificación otorgada para OPAIN S.A. en la norma ISO 9001:2008, que nos reconoce como una organización que lidera y administra uno de los polos de desarrollo más importantes de la región: el Aeropuerto Internacional Eldorado.

Un acompañante permanente: el Estándar HSEQ

Uno de los elementos claves para el fortalecimiento de nuestra cultura, es la difusión y aplicación del Estándar HSEQ. Este Estandar es la base de los requerimientos integrales definidos por el SIGO, buscando así que el manejo integral de los temas HSEQ se convierta en un acompañante permanente de todos nuestros colaboradores y de la comunidad aeroportuaria. Este documento se puede consultar en la intranet SIGO/Proceso de Gestión HSEQ.

Por todo lo anterior, consideramos que ¡HSEQ es un proceso dinámico donde la actitud y convicción son pilares fundamentales de nuestro día a día!



Requerimientos safety en obras

La Gerencia de Operaciones de OPAIN S.A., a través de la Dirección de Seguridad Operacional ha establecido el seguimiento a los trabajos (mantenimientos y obras de construcción) que se realizan en el área de movimiento del Aeropuerto Internacional Eldorado, por lo cual antes de iniciar cualquier intervención se debe presentar por parte de las empresas constructoras y/o de mantenimiento, los siguientes datos de obras a ejecutar:

- Plano impreso que delimite el área de intervención, cerramientos, especificando las coordenadas del mismo y las

distancias a puntos críticos (pistas, calles de rodaje, radio ayudas).

- Cronograma de obra.
- Características de los equipos a utilizar y la altura máxima de los mismos.
- Plan de control de accesos.
- Plan de movilidad vehicular aprobado por las autoridades y/o dependencias respectivas.
- Personal con que cuenta para la intervención el contratista y plan de capacitación que se implementará relativo a la seguridad operacional.
- Planes de contingencia y emergencia de obra.

Muchos procedimientos no escritos, pueden aún ser parte de nuestro sistema, muchos procedimientos pueden haber sido transmitidos oralmente y llevar mucho tiempo sin que se le haya realizado una valoración o evaluación de efectividad.

Este tipo de procedimientos tienen un alto nivel de riesgo para el aeropuerto, si no son intervenidos prontamente, por lo cual se requiere analizar, documentar, validar y socializar.

Los reportes voluntarios pueden ser dirigidos al correo electrónico:
seguridadoperacional@eldorado.aero

El reporte voluntario es una alerta que puede ayudarnos a mantener los altos niveles de Seguridad Operacional en nuestro aeropuerto.

Se requiere que cualquier novedad que se observe y pueda afectar el normal funcionamiento de las operaciones aéreas y/o atente contra las instalaciones o personal del aeropuerto, sea inmediatamente reportada al Centro de Control de Operaciones de OPAIN S.A. (CCO) a los números: 4135078 – 4397074





Más allá de construir obras,
construimos futuro para Colombia.

