

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 1 de 86	

**PLAN DE OPERACIONES
DEL
AEROPUERTO EL CARAÑO**

2015

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 2 de 86	

IDENTIFICACION DE CAMBIOS

VERSION No	NATURALEZA DEL CAMBIO	FECHA
00	Creación del Plan	20-04-2015
00	Corrección Observaciones Interventor	21-08-2015

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 3 de 86	

TABLA DE CONTENIDO

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	4
GENERALIDADES	15
I. INTRODUCCIÓN	15
II. OBJETIVO	16
III. ANTECEDENTES	16
CAPITULO I	16
1. GENERALIDADES	16
CAPITULO II	19
2. OPERACION DE AERONAVES EN SUPERFICIE	19
2.17. ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES	23
2.28. ESTACIONAMIENTO AISLADO DE AERONAVES	24
2.30. APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE Y OTROS FLUIDOS	25
2.53. REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE CON PASAJEROS A BORDO, EMBARCANDO O DESEMBARCANDO	27
2.107. RETIRO DE AERONAVES	37
CAPITULO III	39
CAPITULO IV	40
CAPITULO V	48
CAPITULO VI	50
TERMINALES	50
CAPITULO VII	60
CONTROL Y VIGILANCIA ESPECIAL EN AREAS RESTRINGIDAS	60
CAPITULO VIII	61
6. SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCEDIOS (SEI) ..	61
CAPITULO IX	62
GESTION AMBIENTAL	62
9.2. CONTROL Y PREVENCIÓN DEL PELIGRO POR FAUNA	73
CAPITULO X	76
SANIDAD AEROPORTUARIA	76
CAPITULO XI	82
11. SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL AERÓDROMO	82
CAPITULO XII	83
MANTENIMIENTO DE LOS TERMINALES DE PASAJEROS, CARGA, PISTAS, CALLES DE RODAJE, PLATAFORMA Y ACCESOS	83
CAPITULO XIII	84
12. CONTROL DE SUPERFICIES LIMITADORA DE OBSTÁCULOS	84
CAPITULO XIV	86
13. FACILIDADES DEL AEROPUERTO EL CARAÑO	86

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 4 de 86	

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

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

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

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

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.

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

Agente Autorizado: Persona habilitada que representa al explotador y que está autorizada por éste para actuar en todos los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros.

Área Concesionada: Todo aeropuerto internacional o nacional, abierto a la operación pública, entregado a particular, entidades departamentales, municipales o asociaciones de las anteriores bajo el sistema de en concesión u otro sistema que permite la administración, explotación económica y comercial del mismo.

Área de aterrizaje: Parte del área de movimiento destinada al aterrizaje o despegue de aeronaves.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 5 de 86	

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

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

Área no Concesionada: – CONTRATO No. 8000011 OK Marzo de 2008

Se refiere exclusivamente a las áreas de los **Aeropuertos Operados por Airplan S.A.**, 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.

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

Autoridades competentes: Las dependencias o funcionarios del Estado, encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo, que tengan relación con algún aspecto de las normas indicados en este Reglamento.

Autoridad aeronáutica: Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil

Autoridad aeroportuaria: Explotador del aeropuerto

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.

Baliza: Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 6 de 86	

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

- Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. 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 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 salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

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".

Carga: Todo los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Cargar: El acto de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo, excepto las mercancías, correo, equipaje o suministros que se hayan cargado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

(CECOA) Centro de Coordinación y Operaciones Aeroportuarias: División interna de Operaciones del Aeropuerto Internacional Jose Maria Córdova 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.

Concesionario: AIRPLAN, OACN S.A. - Empresa adjudicataria del Contrato de Concesión No. 8000011-OK de 2008 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión, Modernización y Mantenimiento de los Aeropuertos Internacional José María Córdova (Rionegro), Los Garzones (Montería), el Caraño (Corozal), El Caraño (Quibdo) y Antonio Roldan Betancourt (Carepa).

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 7 de 86	

Control de estupefacientes: Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

Control de seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

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

Correo: Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.

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

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

Descargar: El acto de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje, excepto las mercancías, correo, equipaje o suministros que sigan transportándose durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Desembarque: El acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Desinsectación: Operación practicada para matar los insectos vectores de enfermedades del hombre en aeronaves y contenedores (Reglamento Sanitario Internacional (1969), tercera edición anotada (1983), Título 1, Artículo 1).

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 8 de 86	

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

Documentos de las líneas aéreas y de los explotadores: Cartas de porte aéreo/notas de consignación, tiquetes aéreos y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito, informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y balance, para uso de las líneas aéreas y de los explotadores.

EAT: Equipo de Apoyo en Tierra

Embarque: El acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

Equipaje: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje extraviado: Equipaje involuntario o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje no acompañado: Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado: Equipaje con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede ser identificado.

Equipaje no reclamado: Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Equipo de aeronave: Artículos desmontables, que no sean suministros ni repuestos, que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para sobrevivientes.

Equipo de seguridad: Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Equipo Estacionario: Todo elemento o aparato utilizado para el servicio de apoyo en el aeropuerto principalmente diseñado para operar en un sitio determinado donde puede estar instalado de manera fija, permanente o

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 9 de 86	

temporalmente. Este aparato puede estar equipado con un sistema de combustión interno o externo u otro tipo de sistema de energía. (Ej. Generadores de energía y/o emergencia, APU, GPU, escaleras, bancos, etc.)

Equipo terrestre: Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Falla de luz: Se considerará que una luz ha fallado cuando, por una razón cualquiera, la intensidad luminosa media, determinada utilizando los ángulos especificados de elevación, convergencia y amplitud del haz, sea inferior al 50% de la intensidad media especificada para una luz nueva.

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.

Franja de calle de rodaje: Zona que incluye una calle de rodaje destinado 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.

Inspección: La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a detectar armas, explosivos u otros artefactos peligrosos que puedan ser utilizados para cometer un acto de interferencia ilícita.

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

Interventor: Representante de la Aerocivil para efectuar el control del cumplimiento de los términos establecidos en la Concesión adjudicada a Airplan, OACN S.A.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 10 de 86	

Línea aérea: Cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo regular.

Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

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

NOTAM: 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.

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

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.

Operación de la aviación general: Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

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.

Peligro Aviario y Fauna Silvestre: Riesgo en las operaciones aéreas ocasionado por la presencia de aves y fauna silvestre en las inmediaciones del aeropuerto.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 11 de 86	

Persona con impedimentos: Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea impedimento para el uso de los transportes y cuya situación requiere atención especial, atando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Persona no admisible: Persona a quien le es o le será rehusada la admisión al país por las autoridades correspondientes.

Piloto al mando: Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

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 sur puede ser asignada para vuelos internacionales de pasajeros.

Puerta de Embarque/ Desembarque: Para el caso de embarque y 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.

Punto de espera en rodaje: Punto designado en el que las aeronaves en rodaje y los vehículos se detendrán y se mantendrán a la espera, a menos que haya una autorización en contrario por parte de la torre de control de aeródromo.

Punto de espera en la vía de vehículos: Un punto designado en el que puede requerirse que los vehículos esperen.

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.

Programa de seguridad: Medidas adoptadas para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 12 de 86	

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 ralenti (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 ralenti (IDLE), a un rango de potencia superior de mínimo o ralenti.

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

Repuestos: Artículos para reparación y de recambio, para su montaje en las aeronaves, incluso motores y hélices.

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

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: Se entiende como la combinación de medidas, recursos humanos y materiales, destinados a salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 13 de 86	

Servicio de dirección en la plataforma: Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.

(SEI) Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios: Grupo de personas debidamente entrenadas y capacitadas para salvar vidas en posibles casos de incidentes o accidentes con aeronaves.

Subconcesionario: Son aquellos que mediante celebración de un contrato de Subconcesión, es aceptado por el Concesionario Airplan, OACN S.A., para prestar servicios dentro de los Aeropuertos.

Suministros: Artículos de naturaleza fungible que se utilizan o venden a bordo de las aeronaves durante el vuelo, incluso las provisiones de boca y otros artículos afines.

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.

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

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

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

Usuario: Toda aquella persona que se interactúa y utiliza las instalaciones de los Aeropuertos.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 14 de 86	

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

Vía de vehículos: Un camino de superficie establecido en el área de movimiento destinado a ser utilizado exclusivamente por vehículos.

Zona Primaria: Espacio de mar o tierra en el cual se efectúa las operaciones materiales, marítimas o terrestres de la movilización de las mercancías; para los efectos de su jurisdicción es recinto aduanero y en él han de cargarse, descargarse o recibirse las mercancías, para constituir con los demás requisitos y formalidades establecidas, un acto legal de importación, exportación, tránsito, cabotaje o cualquier otra operación aduanera.

ATC. Control de Tráfico Aéreo por sus siglas en ingles.

FIDS. Sistema de Información de Vuelos. Se conoce como FIDS por sus siglas en inglés (Flight Information Display System).

Lado Aire. Es aquella parte del aeródromo que incluye calles de rodaje plataformas de estacionamiento y las zonas verdes adyacentes a las mismas.

Lado Terrestre. Es toda aquella parte del aeródromo que no corresponde al Lado Aire, y que incluye el Edificio Terminal, estacionamientos públicos, áreas para prestación de servicios públicos, zonas verdes, y seguridad complementaria a la de la fuerza pública y demás autoridades competentes.

SAR. Búsqueda y Rescate.

Tenedores de espacio. Son los terceros suscriptores de los **Contratos** Cedidos que tienen por objeto el uso de algún espacio físico dentro del aeródromo, así como aquellos terceros que celebren con el **Concesionario**, o con los Desarrolladores de Carga, **Contratos** para la Explotación Comercial o la Operación, que implique el uso de algún espacio físico del Aeródromo.

Vías de Acceso. Son aquellas vías de acceso público que se encuentran dentro del Aeródromo.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 15 de 86	

ABREVIATURAS

- OACN S.A. Operadora de Aeropuerto Centro Norte S.A.
- DIAN Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales
- PNC Policía Nacional de Colombia
- ICA Instituto Colombiano Agropecuario.
- AEROCIVIL Aeronáutica Civil de Colombia.
- AVSEC Seguridad en la aviación civil.
- OACI Organización de Aviación Civil Internacional.
- PMA Puesto de Mando de Avanzada
- CECOA Centro de Coordinador de Operaciones Aeroportuarias
- COE Centro de Operaciones de Emergencia.
- CCTV Circuito Cerrado de Televisión
- FIDS Servicio de pantallas de Información de Vuelos
- BIDS Servicio de pantallas de información de reclamo de equipaje
- CUTE Sistema de uso común del Terminal
- IATA Asociación de Transporte Aéreo Internacional

AREA CONCESIONADA

Para los fines de operación, administración, mantenimiento y explotación comercial, los Concedentes (Aerocivil y Establecimiento Publico Olaya Herrera) han entregado el Aeropuerto El Caraño como se indica en el contrato de concesión.

GENERALIDADES

I. INTRODUCCIÓN

DESCRIPCIÓN PROCESO LICITACIÓN

De acuerdo a las Bases de la Licitación como resultado de la evaluación de las propuestas presentadas en el marco del proceso licitatorio, se adjudicó el Contrato de Concesión N° 8000011-OK de Marzo de 2008 para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión, Modernización y Mantenimiento de los Aeropuertos Internacional José María Córdova (Rionegro), Los Garzones (Montería), el Caraño (Corozal), El Caraño (Quibdo) y Antonio Roldan Betancourt (Carepa)., a la promesa de sociedad futura, hoy Empresa AIRPLAN, OACN S.A., una vez cumplidos los trámites legales correspondientes.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 16 de 86	

II. OBJETIVO

El presente Plan tiene como objetivo principal, regular todos aquellos aspectos relativos al uso y funcionamiento para la Administración, Operación, Explotación Comercial, Inversión, Modernización y Mantenimiento del Aeropuerto El Caraño de Quibdo.

III. ANTECEDENTES

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

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

CAPITULO I

1. GENERALIDADES

- 1.1. La operación del aeropuerto el Caraño se realiza de conformidad con las leyes, normas y estándares nacionales que rigen la actividad aeronáutica, aeroportuaria e infraestructura, lo anterior sin perjuicio de lo dispuesto en tratados o convenios internacionales ratificados por Colombia que regulen estos aspectos.
- 1.2. Para el manejo de situaciones en que las aeronaves en superficie ocasionen daños a terceros, se aplicaran los procedimientos de acuerdo a lo dispuesto en el Código de Comercio, Libro V, Capítulo VI y VII, Artículos 1827 al 1847; inclusive.
- 1.3. En el aeropuerto o su entorno no se permite actividades autorizadas, como paros o huelgas, manifestaciones multitudinarias realizadas por personas naturales o jurídicas que puedan interferir la normal operación de las pistas de aterrizaje, calles de rodaje, plataforma, áreas de

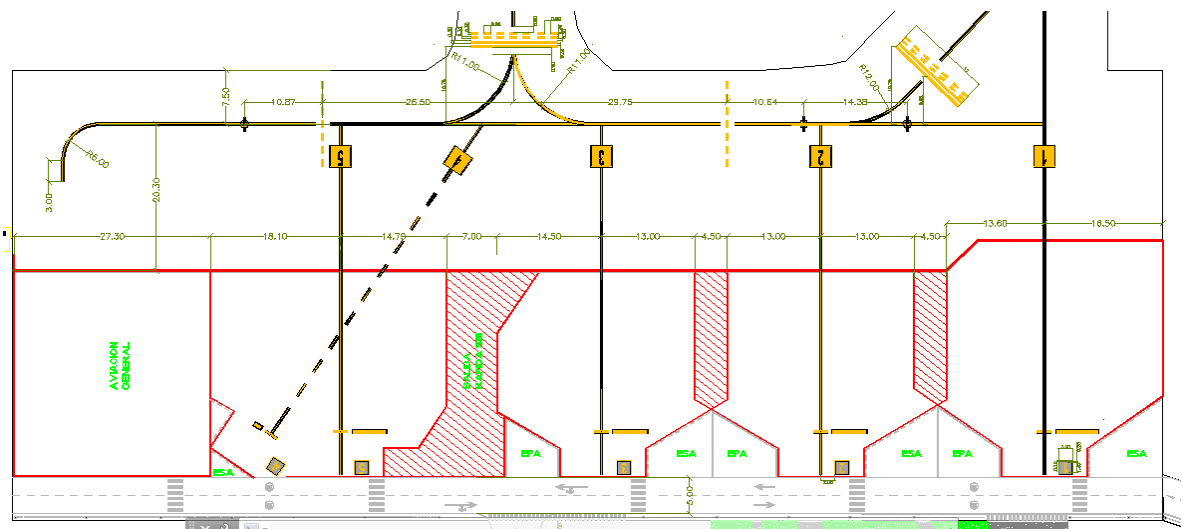
	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 17 de 86	

movimiento, estaciones de bomberos, salas de espera y demás áreas restringidas; de presentarse tales situaciones, la Gerencia del aeropuerto o quien haga sus veces, actuará inmediatamente coordinando con las autoridades competentes, las medidas correspondientes.

- 1.4. Hacia el interior del aeropuerto no se efectúa ninguna actividad comercial, sin que exista un permiso previo concedido por el administrador del Aeropuerto.
- 1.5. En la plataforma del aeropuerto el Caraño se permiten los servicios de apoyo a las aeronaves, prestados por empresas de servicios aeroportuarios especializados, que cuenten con los permisos de funcionamiento vigente y con personal debidamente licenciado o capacitado por la U.A.E.A.C, donde corresponda, consistentes en: suministro de agua potable, aire acondicionado, retiro de excretas, desechos y basuras, cargue y descargue de aeronaves, limpieza de aeronaves, aprovisionamiento de alimentos, aprovisionamiento de combustible, manejo de equipajes y demás equipos de apoyo técnico a aeronaves. etc...
- 1.6. Se inspecciona y supervisa permanente, establece y coordina con las empresas vinculadas al aeropuerto, estándares y parámetros de calidad para todos los servicios.
- 1.7. Conforme se establece en los numerales 14.3.5.2.13 y 14.3.5.2.14 de la Parte Décimo Cuarta (XIV) de los R.A.C., el aeropuerto establece y demarca los sitios de parqueo de las aeronaves en la plataforma del aeropuerto.

posición	Coordenadas WGS84		OBSERVACIONES
	latitud	longitud	
1	N 5° 41' 28,35476"	W 76° 38' 38,09724"	Clave C Hasta 27,2 metros de envergadura y 27,4 metros de longitud (AT72 - AT42 - DH8 - D328 - J41 - J42)
2	N 5° 41' 28,90180"	W 76° 38' 38,94860"	Clave C Hasta 27 metros de envergadura y 23 metros de longitud (AT42 - DH8 - D328 - J41 - J42)
3	N 5° 41' 29,43833"	W 76° 38' 39,78256"	Clave C Hasta 27 metros de envergadura y 23 metros de longitud (AT42 - DH8 - D328 - J41 - J42)
4	N 5° 41' 30,23621"	W 76° 38' 41,04690"	Clave C Hasta 27,2 metros de envergadura y 27,4 metros de longitud (AT72)
5	N 5° 41' 30,07795"	W 76° 38' 40,77497"	Clave C Hasta 27 metros de envergadura y 23 metros de longitud (AT42 - DH8 - D328 - J41 - J42)

- El parqueo de las aeronaves: Se ubicara con nariz hacia el edificio terminal de pasajeros.
- Está prohibido el movimiento de la aeronave por sus propios medios desde la posición de parqueo.
- El inicio de motores de las aeronaves parqueadas en las posiciones demarcadas será una vez la aeronave se encuentre en los puntos de encendidos señalizados y designados en plataforma.
- La posición 4 se convertirá en 5, cuando se ubique una aeronave de las características del ATR72. Y se cancelara la posición 4.
- No se cuenta con posiciones de parqueo o SPOT de Helicópteros.
- No se podrá estacionar aeronaves por fuera de las posiciones demarcadas.
- La calle de rodaje en plataforma está diseñada para una Aeronave con envergaduras máxima de 27,6 metros
- La mínima distancia libre entre aeronaves código "C" es de 4,5 metros, la mínima distancia para aeronaves código "B" es de 3 metros
- Al SPOT 1 de encendido de Motores se dirigirán las aeronaves que estén estacionadas en posiciones 1-2, cuando sea autorizado por control de tránsito aéreo.
- Al SPOT 2 de encendido de Motores se dirigirán las aeronaves que estén Aeronaves estacionadas en posiciones 3-4-5, cuando sea autorizado por control de tránsito aéreo.
- Al SPOT 3 de encendido de Motores se dirigirán las aeronaves que estén Aeronaves estacionadas en posiciones 1-2-3-4-5, cuando sea autorizado por control de tránsito aéreo.



	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 19 de 86	

- 1.8. El aeropuerto vela por el cumplimiento de las normas aplicables a las instalaciones aeronáuticas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.
- 1.9. El proceso de operaciones del aeropuerto estableció los mecanismos necesarios para dar tratamiento a las quejas, reclamos, sugerencias y felicitaciones recibidas de los clientes, de manera eficaz y mejorar continuamente la satisfacción de los clientes.

Procedimiento Quejas, Reclamos, Sugerencias y Felicitaciones PRO-007

- 1.10. El proceso de operaciones del aeropuerto coordina con la Unidad de Flujo - F.M.U. Colombia y en particular con la posición A.G.A., todo lo relacionado con la Operación del Aeródromo, especialmente en lo que refiere a obras programadas y no programadas o incidentes en el aeródromo que puedan afectar la operación normal.
- 1.11. El proceso de operaciones del aeropuerto realiza permanentemente las acciones pertinentes a reducir y optimizar los tiempos de los procesos del pasajero, piloto, aeronaves, servicios de plataforma y terminal, en busca de reducción de tiempos y de calidad de estos servicios y de otros servicios de facilitación que apliquen y que sean prestados por el explotador o tercera persona.
- 1.12. El proceso de operaciones del aeropuerto desarrollo el manual de seguridad operacional, en el cual ha creado procedimientos para cumplir con el aseguramiento de la Seguridad Operacional del aeropuerto.

Documento que será aprobado por la autoridad aeronáutica.

CAPITULO II

2. OPERACION DE AERONAVES EN SUPERFICIE

El presente capitulo 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.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 20 de 86	

2.1. Rodaje, remolque e inicio de motores

- 2.2. Ninguna aeronave que sea sometida a vuelo y/o tenga intenciones de vuelo, puede operar en el aeropuerto mientras no posea el certificado de aeronavegabilidad vigente, expedido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la U.A.E.A.C., este control lo realiza los inspectores técnicos de la autoridad aeronáutica. Para el caso en que en el aeropuerto no se encuentre el inspector técnico, esta labor la realizara personal de la autoridad aeronáutica que realiza plan de vuelo.
- 2.3. Las aeronaves deben ser maniobradas en tierra únicamente por personal licenciado (Pilotos o Técnicos), el cual debe poseer licencia técnica apropiada, expedida o validada por la U.A.E.A.C., conforme a lo establecido en el numeral 2.1.2.1. de la Parte Segunda (II) de los R.A.C. y encontrarse en condiciones de aptitud psicofísica para operarlas.
- 2.4. Toda aeronave que sea remolcada dentro del área de movimiento con motores o turbinas apagadas o en funcionamiento, siempre, el piloto, copiloto o un técnico debidamente licenciado por la U.A.E.A.C., debe encontrarse en la cabina operando los frenos. Los Supervisores o coordinadores de Plataforma o los Inspectores Técnicos, de considerarlo necesario, podrán solicitar la presentación de la respectiva licencia.
- 2.5. Todas las operaciones de aeronaves en tierra deben obedecer las instrucciones emanadas de la dependencia A.T.S., encargada de control de superficie, quien actuara y en coordinación con los inspectores de plataforma cuando haya lugar a ello.
- 2.6. En el aeropuerto es obligación del comandante de una aeronave, obtener autorización de la Torre de Control antes de ingresar al área de maniobras.
- Una vez en dicha área se deben seguir las instrucciones respectivas, manteniendo comunicación permanente con dicha dependencia.
- 2.7. Ningún miembro de la tripulación de una aeronave o del personal en tierra podrá estar bajo la influencia del alcohol, cualquier narcótico, estupefaciente o sustancia alucinógena.
- 2.8. Ninguna persona podrá rodar o remolcar una aeronave sin antes haberse asegurado a través de una inspección visual o con la asistencia de terceras personas, lo hará, una vez no existe peligro de colisión con

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 21 de 86	

cualquier persona u objeto en el área inmediata. En el caso del remolque de aeronaves es necesaria la presencia de hombres guía bajo los planos principales de la aeronave.

- 2.9. Toda aeronave que se desplace por la Plataforma y Calles de Rodaje, lo debe hacer por la guía de movimiento o señalización establecida y a una velocidad que garantice la seguridad de la operación.
- 2.10. Toda aeronave que este rodando o esté siendo remolcada debe proceder con las luces de navegación y anticollisión encendidas, sin importar la hora del día.
- 2.11. La dependencia encargada de control superficie, realiza la coordinación con el Inspector de Plataforma para el desplazamiento de las aeronaves que vayan a utilizar un puesto de estacionamiento o procedan a retirarse.

Igualmente, el Control Superficie del Aeropuerto coordinara con el Inspector de plataforma la realización del acompañamiento (Follow Me), a las aeronaves de pasajeros, carga, aviación general o que efectúen escalas técnicas a la llegada y a la salida de las mismas.

- 2.12. En el aeropuerto el Caraño la plataforma NO esta señalizada para que las aeronaves salgan utilizando sus propios medios de las posiciones de parqueo, teniendo en cuenta que:
- 2.13. El inicio de motores se hará una vez la aeronave se encuentre en el punto de encendido de motores (SPOT) previa autorización de Control superficie.
- 2.14. El movimiento de la aeronave 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.
- 2.15. Las aeronaves deben desplazarse teniendo en cuenta que en las áreas de movimiento, el orden de prelación es el siguiente:
 - Primero: Aeronaves en movimiento.
 - Segundo: La aeronave que se desplace por sus propios medios tendrá prioridad sobre aquella que sean remolcadas.
 - Tercero: Vehículos

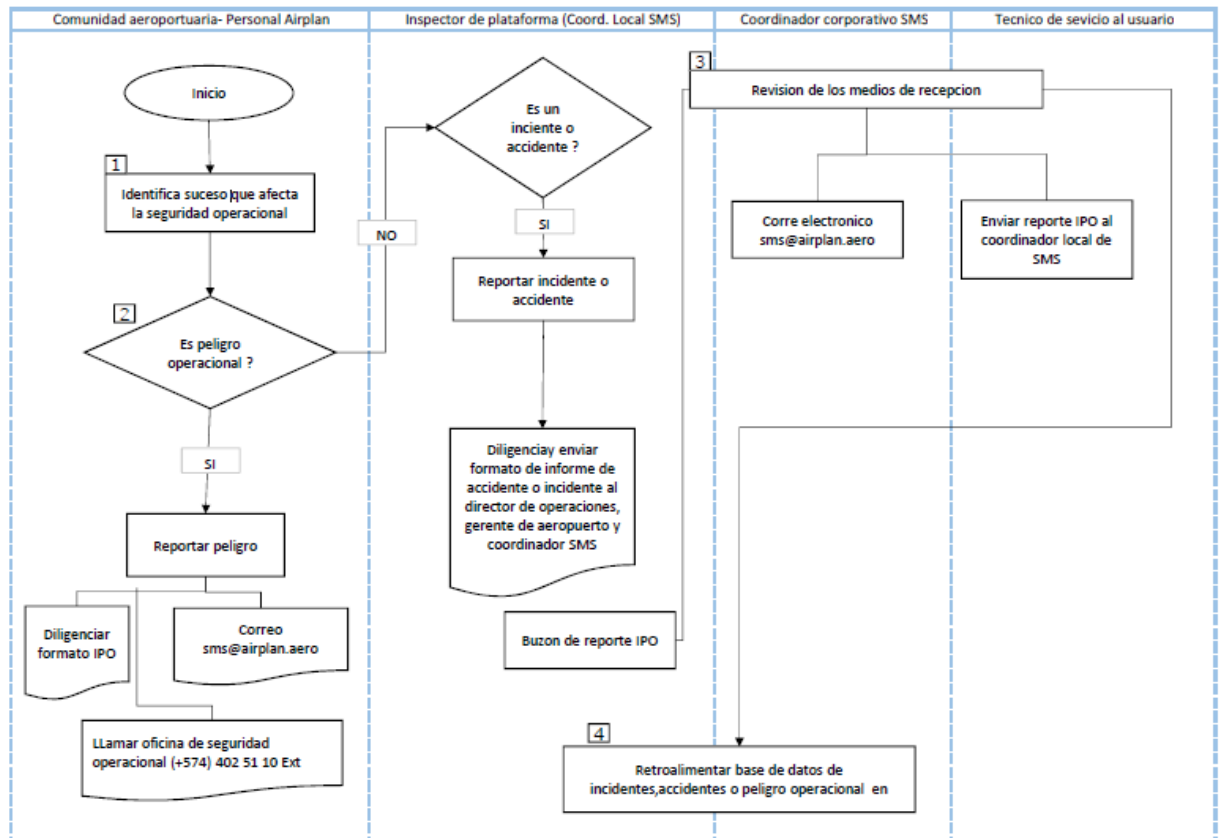
	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 22 de 86	

2.16. 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 el Inspector de Plataforma y/o los Inspectores Técnicos de Control y Seguridad Aérea o por el Administrador del aeropuerto, para la elaboración del respectivo informe.

Si el responsable de la aeronave lo considera necesario, puede presentar un informe adicional por escrito.

Cuando por cualquier circunstancia una aeronave se encuentre involucrada en un accidente dentro del aeropuerto, en el que se haya inferido daños a terceros, la U.A.E.A.C. adelantara 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.

Procedimiento de informe por incidente o accidente:



2.17. Estacionamiento de aeronaves

- 2.18. En el aeropuerto, ninguna aeronave podrá ser estacionada, guardada o reparada fuera de las áreas designadas para este fin.
- 2.19. Mientras una aeronave permanezca parqueada en la plataforma del terminal de Pasajeros o de Carga, no podrá tener encendidos los motores ni la unidad auxiliar de poder (A.P.U.).
- 2.20. 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 pianos principales, bajo la cola y de ser necesario bajo la nariz, conformando el diamante de seguridad.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 24 de 86	

- 2.21. Las aeronaves que se estacionen en las posiciones de parqueo del terminal de Pasajeros o de carga, solo lo harán para operaciones de embarque y desembarque de pasajeros o carga, equipajes o correo, además del servicio de mantenimiento de línea autorizado en dicha zona conforme se indica en los numerales **7.2.10.4 y 7.2.10.5**
- 2.22. Está prohibido embarcar a desembarcar pasajeros y/o carga, equipajes o correo a las aeronaves después de ser retiradas de la posición de estacionamiento o con los motores encendidos.
- 2.23. Ninguna aeronave de hélices/rotor podrá iniciar motores hasta tanto no se encuentren todos los pasajeros a bordo y sus puertas estén completamente cerradas.
- 2.24. Al arribo de una aeronave de hélices/rotor no se puede iniciar el desembarque de pasajeros, hasta tanto estas no se encuentren completamente detenida y sus motores apagados.
- 2.25. Está prohibido el encendido de motores en aeronaves a pistón con la ayuda de sogas, lazos o cables colocados en las aspas o hélices.
- 2.26. Toda aeronave estacionada en una posición de parqueo en plataforma de pasajeros o de carga, no podrá permanecer en esta más del tiempo estipulado en la Resolución que ordena las tarifas y que se encuentre vigente o en las demás normas que le modifiquen o adicionen. Se exceptuara el tiempo si el explotador de la aeronave ha realizado previa coordinación con el aeropuerto.
- 2.27. Los pilotos de las aeronaves deben cumplir estrictamente con las posiciones de estacionamiento asignadas por el proceso de operaciones del Aeropuerto para el embarque, desembarque de pasajeros y/o carga, equipajes y correo o para cualquier otro efecto. El no cumplimiento de la asignación genera traumatismos en la operación normal del aeropuerto.

2.28. Estacionamiento Aislado de Aeronaves

Se establece el punto Z (zulú), ubicado al costado noroccidental de la cabecera 31, designado en el Aeropuerto El Caraño en su Plan de Contingencia y Emergencia, como el área adecuada para que las aeronaves que se sospeche o hayan sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita como secuestro, amenaza de artefacto explosivo se ubiquen, incluyendo aquellas que estén en estado de emergencia y que transporten cargas peligrosas.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 25 de 86	

El procedimiento de revisión/inspección de la aeronave bajo amenaza en el Punto "ZULÚ", es de responsabilidad de la autoridad competente del estado.

Los paquetes y elementos sospechosos serán direccionados hacia el área que sea definida por las autoridades.

2.29. Servicio de señaleros

Las aerolíneas deben contar con un servicio de señaleros como lo demanda la parte Quinta (V) de los R.A.C., cuando no exista servicios de auto guía o estén fuera de servicio y donde se necesite guiar las aeronaves hasta su estacionamiento a fin de evitar peligros o mejorar la utilización del espacio disponible para el estacionamiento. Los señaleros deben estar entrenados y permitir que guíen las aeronaves cuando hayan demostrado una competencia satisfactoria y cuenten con su certificación; la cual puede ser expedida por la misma empresa, el concesionario, el aeropuerto u otra entidad calificada.

Los explotadores de aeronaves o las empresas que presten los servicios de señaleros, entregaran al área de operaciones del aeropuerto el certificado por cada persona que realizara las labores de señales.

2.30. Aprovisionamiento de combustible y otros fluidos

2.31. 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.

2.32. No se llevan a cabo operaciones de aprovisionamiento o drenaje de combustible durante tormentas eléctricas.

2.33. Ninguna aeronave podrá ser aprovisionada o drenada de combustible cuando se encuentre en recintos cerrados.

2.34. 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 por el área de operaciones del aeropuerto.

2.35. 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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 26 de 86	

misiones de orden público si este se hace a presión (Ej. Blackhawk) y no se permite a helicópteros el abastecimiento con pasajeros a bordo. En este caso es necesario que se disponga la presencia de un vehículo de bomberos y no se encuentren pasajeros embarcados. De otra parte las demás aeronaves deben apagar motores para poder realizar el abastecimiento, así se encuentren en orden público.

- 2.36. El explotador de la aeronave, debe disponer del personal necesario para coordinar y supervisar la operación de aprovisionamiento de combustible.
- 2.37. Ninguna persona puede operar radiotransmisores, receptores o cualquier tipo de equipo electrónico o eléctrico de la aeronave, mientras esta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible; así mismo, no está permitido la operación o manipulación de celulares y/o beeper por personal que este cerca de la aeronave.
- 2.38. Solo 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 piano y cono de cola de las aeronaves.
- 2.39. Toda aeronave y equipo de abastecimiento deben contar con un sistema de extinción de incendios suficiente y convenientemente ubicado.
- 2.40. Nunca se operara un equipo aprovisionador de combustible que indique sobre temperaturas o baja presión de aceite.
- 2.41. No se puede fumar, ni utilizar cualquier elemento o equipo que pueda causar ignición del combustible, mientras esta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible.
- 2.42. 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.
- 2.43. 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.
- 2.44. No puede estar más de un (1) vehículo aprovisionador de combustible posicionado en cada piano de la aeronave. Cuando esté siendo

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 27 de 86	

abastecida una aeronave de alta capacidad, los carros cisternas adicionales tendrán que permanecer estacionados a una distancia superior de Treinta (30) metros.

- 2.45. El operador del equipo aprovisionador y/o el conductor del carro cisterna, deben permanecer atentos a la operación durante todo el proceso de aprovisionamiento.
- 2.46. 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.
- 2.47. Los sistemas de freno del vehículo abastecedor deben permanecer activados.
- 2.48. Deben observarse periódicamente los indicadores del tablero del vehículo y del equipo de aprovisionamiento.
- 2.49. Concluido el aprovisionamiento o drenaje, debe examinarse que las tapas queden bien cerradas, evitando cualquier situación que pueda producir fuga o derrame de combustible.
- 2.50. En caso de detectar concentración anormal de vapores de combustible o cualquier situación que pueda ocasionar peligro para las personas, equipos o infraestructura, debe avisarse inmediatamente al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto.
- 2.51. 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 Aeropuerto ordenara la limpieza a costo del causante.
- 2.52. Ninguna persona podrá encender los motores de la aeronave mientras existan residuos de combustible esparcidos en el área en que este estacionada.

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 28 de 86	

- 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 efectuara únicamente por presión.
- c) Se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el abastecimiento y el personal calificado que este a bordo de la aeronave, utilizando el sistema interno 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 ella deberá permanecer un auxiliar de vuelo.
- e) Se ubicara cerca de la aeronave, por cuenta del explotador o del proveedor de combustible, un (1) equipo extintor, móvil tipo ABC, multipropósito o equivalente, de por lo menos Ciento Cincuenta (150) Libras de Presión (PSI), con dos operadores disponibles, durante el tiempo de la operación de tanque, debidamente equipado con ropa de protección adecuada para la labor (overol en telas retardantes a la flama, manga larga, casco tipo bombero con visor y protector de cuello en tela retardante a la flama, botas antideslizantes y dieléctricas, guantes dieléctricos), quien será el responsable de mantener libre el diamante de seguridad durante el proceso de tanqueo.
- f) El explotador o quien efectuó el despacho, alertara 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 notificara que se va a proceder al aprovisionamiento de combustible, impartiendoles las instrucciones del caso sobre las precauciones que deban observar y las que sean necesarias para una eventual evacuación.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 29 de 86	

- h) Se procurara la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos para facilitar su evacuación y en caso de ser necesario se evitara 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 use 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 aproximara a la aeronave y se parqueara 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 ubicara de modo que no obstruya la evacuación de los pasajeros ya sea por las puertas principales, de emergencia, o la extensión de los toboganes, cuando tal procedimiento haya sido contemplado para estos casos.
- n) No se operaran teléfonos celulares o equipos similares durante el abastecimiento.
- o) No se suministrara combustible durante tormentas eléctricas.
- p) Los motores de la aeronave deberán estar apagados.
- q) La verificación del cumplimiento del procedimiento de abastecimiento de aeronaves lo realizara el Inspector de Plataforma del aeropuerto.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 30 de 86	

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

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

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

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

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

- a) Se informara a los pasajeros que no se deben ajustar o amarrar el cinturón de seguridad y que está absolutamente prohibido fumar.
- b) Se informara a los pasajeros que está restringida la utilización de equipos celulares y equipos electrónicos durante la operación de abastecimiento de combustible.
- c) Se identificara y señalara las salidas de emergencia primaria y secundaria que serán utilizadas en caso de emergencia, las cuales deberán ser de extremos opuestos y del lado contrario del sitio de abastecimiento de combustible. (en la salida secundaria se podrá disponer de una escalera auxiliar o tener enganchado el deslizador). El Auxiliar de Vuelo, deberá asegurarse que las puertas y salidas de emergencia no estén obstruidas efectuando monitoreo constante durante el tanqueo.
- d) En las salidas destinadas para la evacuación de pasajeros y tripulación, la aerolínea deberá tener personal calificado y entrenado para la atención en caso de emergencia (Auxiliares de Vuelo).

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 31 de 86	

- e) En caso de ser necesario, se procurara la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos, con el fin de facilitar su evacuación.
- f) Los circuitos eléctricos de abordaje que no sean necesarios para el abastecimiento del combustible, deberán estar apagados antes de comenzar el abastecimiento del mismo.
- g) La verificación del cumplimiento del procedimiento de abastecimiento de aeronaves lo realizara el Inspector de Plataforma del aeropuerto.

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

- 2.60. Se debe disponer de un técnico en tierra para que mantenga permanente comunicación tierra - cabina por el Interphone.
- 2.61. Todo el personal de tierra deberá ser advertido si el tanque de la aeronave se va a efectuar con pasajeros a bordo, desembarcando / embarcando.
- 2.62. Todo el personal de tierra deberá estar entrenado en la asistencia a la evacuación de emergencia para estos casos.
- 2.63. 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.
- 2.64. Cuando la aeronave posee escalera integral y está desplegada, esta se tendrá en cuenta como salida de evacuación.
- 2.65. 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.
- 2.66. La salida de emergencia (secundaria) se identificará con un cono de seguridad el cual tendrá un banderín de color verde y se vela porque esta área no tenga ningún tipo de obstáculo durante todo el tiempo del abastecimiento de combustible.
- 2.67. 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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 32 de 86	

sean guiados de tal forma que se evite interferir en el área de tanqueo, suministrando además la información a los pasajeros que está prohibido la utilización de equipos celulares, equipos electrónicos y fumar, durante toda la operación de abastecimiento de combustible.

- 2.68. Se verificara que el vehículo carro tanque de abastecimiento tenga una vía de evacuación frontal libre de obstáculos.
- 2.69. Se velará por que en el diamante de seguridad solo se encuentren los vehículos y equipos estrictamente necesarios para efectuar el apoyo de tierra.
- 2.70. Se verificara que el personal responsable de los vehículos y equipos de tierra no los dejen abandonados dentro del diamante de seguridad.
- 2.71. Se deberá disponer del personal necesario, el cual deberá tener chaleco de identificación refractivo de color amarillo limón con el letrero de "FIRE EXTINGUISHER" y cintas reflectabas de color plata de Dos (2") pulgadas de ancho para la operación del equipo extintor portátil de tierra.
- 2.72. 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).
- 2.73. El equipo extintor móvil deberá ser de una capacidad minina de Ciento Cincuenta (150) Libras de Presión (PSI). Clasificado Como ABC. El contenedor debe cumplir con las características técnicas acorde con la norma NTC 652, el agente extintor "ABC" deberá ser Bicarbonato de Potasio con una concentración del 90% - 93%.Teniendo un segundo equipo de apoyo como Back-Up de las mismas características.
- 2.74. Si se Llegase a presentar un conato de incendio o un derrame de combustible se debe informar de inmediato a la tripulación y al Servicio de Salvamento y extinción de Incendios S.E.I. del Aeropuerto.
- 2.75. No se suministrara combustible durante tormentas eléctricas sobre la estación o si se presentan en un Radio de 10 km
- 2.76. Los motores del avión deberán estar apagados.
- 2.77. Los anteriores procedimientos serán supervisados por Inspectores de Seguridad Aérea, por el Servicio de extinción de Incendios S.E.I. del aeropuerto y por los Inspectores de Plataforma, quienes tendrán la

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 33 de 86	

autoridad de suspender el abastecimiento por el incumplimiento de uno o más puntos de los anteriormente especificados.

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

2.79. En el aprovisionamiento de combustible para aeronaves de ala rotatoria, se seguirá el procedimiento establecido en el numeral 2.59, anterior. Igualmente se observara:

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

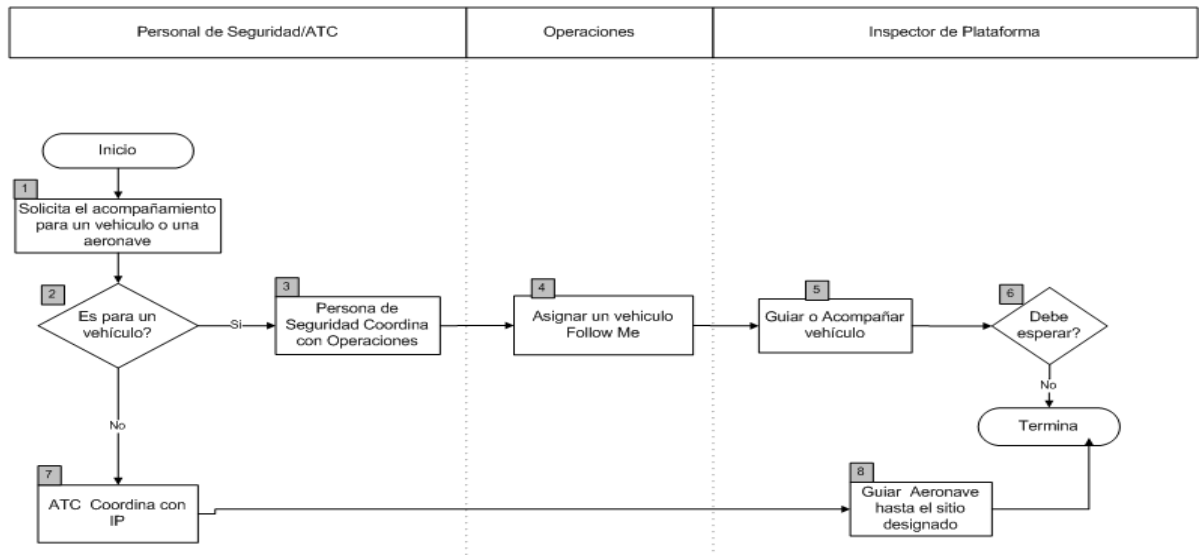
2.80. Supervisión y seguridad de Plataformas

2.81. El inspector de plataforma de Aeropuerto apoya la operación en plataforma, manteniendo estrecha comunicación con el Servicio de Control de Tránsito Aéreo como responsable de la operación en la rampa, será quien comunique al A.T.C. la asignación del estacionamiento para aeronaves.

2.82. Los inspectores de Plataforma, son responsables de verificar el cumplimiento de la normas y de la disciplina en las plataformas.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 34 de 86	

2.83. Servicio de vehículo guía (follow-me)



2.84. Mantenimiento de aeronaves y prueba de motores

- 2.85. El explotador de la aeronave es responsable por el mantenimiento de la misma conforme se establece; en consecuencia, debe disponer en el aeropuerto de los medios y equipos adecuados, propios o contratados, que garanticen operaciones seguras y eficientes en tierra.
- 2.86. Únicamente son permitidos los disolventes a base de agua o varsol con temperatura de ignición superior a Cien Grados Fahrenheit (1000 F), o Cuarenta Grados centígrados (40° C).
- 2.87. Todo mantenimiento diferente al permitido en las posiciones de estacionamiento debe ser realizado en los talleres autorizados, los cuales no podrán desarrollar actividades sin el correspondiente permiso de funcionamiento concedido por la U.A.E.A.C.
- 2.88. Por ningún motivo puede realizarse mantenimiento a las aeronaves en lugares que no estén previamente autorizados por el Operaciones del Aeropuerto.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 35 de 86	

- 2.89. En el aeropuerto El Caraño está autorizado prueba de motores por mantenimiento desde las 06:00 horas hasta las 18:00 horas al norte de la plataforma.
- 2.90. Las aeronaves deben contar con los medios propios o externos para ser retiradas de dicho lugar en el momento en que la Torre de Control, y/o el Inspector de Plataforma, así lo exija, por interferir con la operación del Aeropuerto. No se autorizara la prueba de motores para Dos (2) o más aeronaves simultáneamente y solo se podrá efectuar la prueba con potencia de Un (1) solo motor por un tiempo máxima de Un (1) minuto.
- 2.91. Las pruebas de motores durante la noche solo están autorizadas previa coordinación con el área de operaciones del aeropuerto cuando sea estrictamente necesario.
- 2.92. Las pruebas de motores en mínimas podrán realizarse a cualquier hora, por un espacio no superior a Diez (10) minutos. Para tal fin, la persona responsable de la operación, deberá comunicarse con la frecuencia de Control Superficie del aeropuerto, para solicitar la presencia del inspector de Plataforma.
- 2.93. Queda totalmente prohibido realizar pruebas de motores en hangares o sitios cerrados.
- 2.94. Está prohibido iniciar, correr o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento de embarque y desembarque de pasajeros y carga.
- 2.95. En la plataformas son permitidos los siguientes tipos de mantenimiento menor o de Línea, cuya duración no puede exceder de una (1) hora:
- a) Chequeo, visual y/o prevelo.
 - b) Remoción y/o instalación de frenos y llantas.
 - c) Chequeo y aprovisionamiento de fluido hidráulico.
 - d) Aprovisionamiento de combustible, energía y aire comprimido.
 - e) Cambio de equipos de remoción y/o instalación rápida y pruebas respectivas.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 36 de 86	

f) Servicios y suministros de agua potable, oxígeno, baños y manejo de equipajes.

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

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

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

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

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

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 37 de 86	

- 2.102. Todo hangar y taller debe contar con un equipo contra incendio en óptimas condiciones de funcionamiento. Los extintores deben ser inspeccionados por lo menos Una (1) vez al mes y recargarse cada Doce (12) meses, o cuando sea estipulado por norma técnica respectiva; la fecha de la última recarga debe colocarse por medio de adhesivos o, con anillos informativos en cada unidad.
- 2.103. El acceso al equipo contra incendio debe estar siempre demarcado, despejado y libre de obstáculos. El piso de los alrededores tiene que permanecer limpio de todo residuo de grasa o lubricantes.
- 2.104. Todo Taller de Mantenimiento, está en la obligación de instruir a su personal en el use y aplicación del presente de operaciones.
- 2.105. Por medio de la persona del SEI se realizara actividades de inspección de los equipos dispuestos en los talleres o hangares del aeropuerto.

2.106. RETIRO DE AERONAVES

- 2.107. Agilizar el proceso de recuperación de la operatividad del aeropuerto mediante la definición y asignación de las responsabilidades y funciones específicas de cada uno de los participantes en la operación del traslado de aeronaves inutilizadas que estén representando un obstáculo en la zona de pista o en la franja de pista del Aeropuerto. Minimizar los riesgos en las operaciones de los vehículos de rescate, equipos y personas que participen en el proceso.
- 2.108. Al Propietario o Explotador de la aeronave accidentada le corresponde realizar la notificación del accidente a las autoridades encargadas de la investigación. Así mismo deberá responsabilizarse por el correo y la carga que pueda rescatarse y también deberá asumir los costos y responsabilidad por el traslado de la aeronave desde el sitio de obstrucción hasta el lugar donde serán conservadas las partes de la misma.

La operación de traslado no podrá ser realizada hasta que la aeronave no haya sido liberada por la autoridad encargada de la investigación del accidente.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 38 de 86	

Si el propietario o explotador no cuenta con los recursos para efectuar la operación dentro de las dos (2) horas siguientes al suceso, podrá firmar un Acta de Carencia de Recursos con la cual se autoriza al Administrador del Aeródromo para efectuar la operación del traslado y se compromete a pagar los gastos en que se tengan que incurrir para llevar a cabo la operación con prontitud.

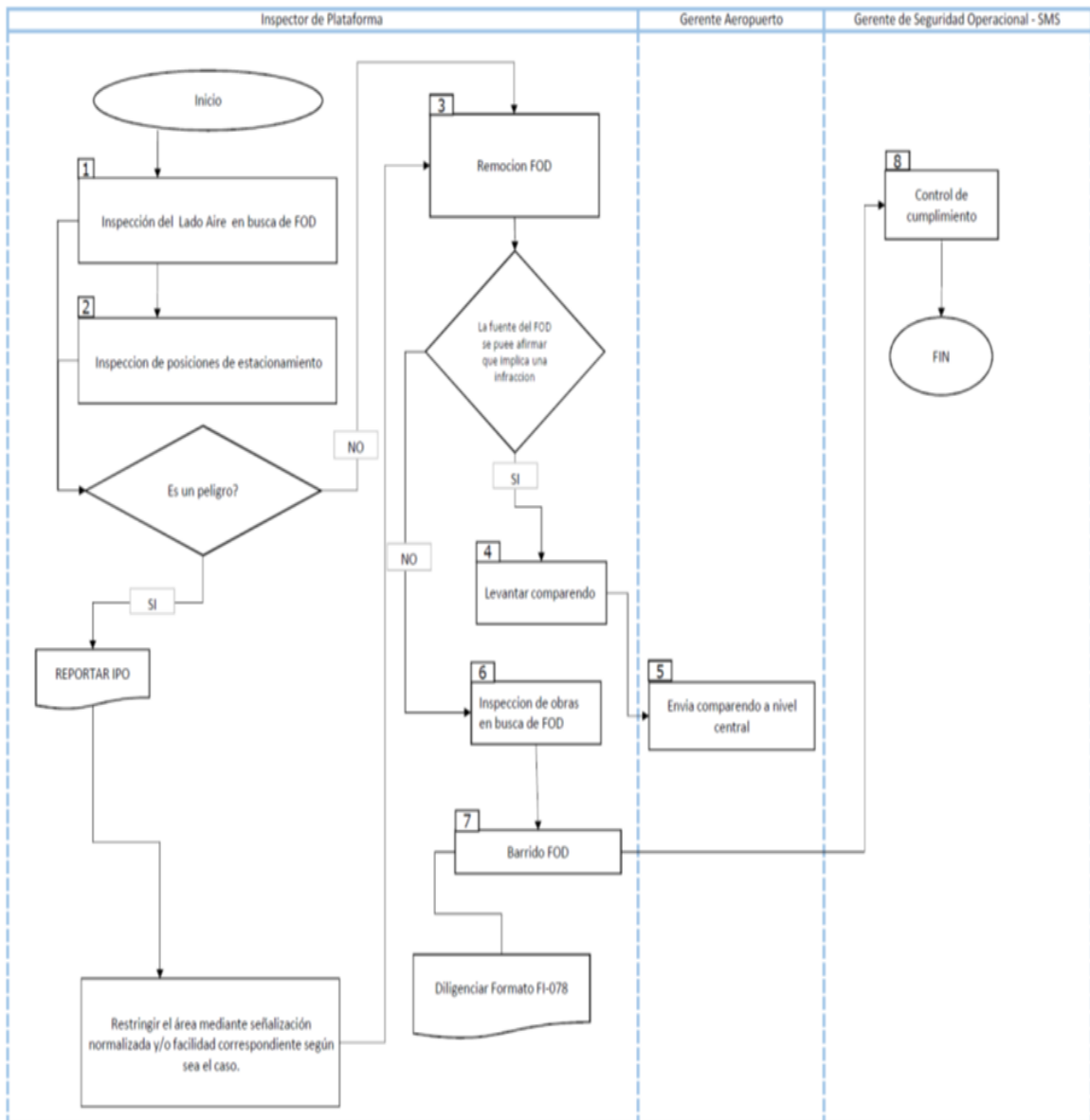
2.109. Desviación operacionales

2.110. Cuando se congestión en la plataforma, debido a la afluencia masiva de aeronaves se procederá el establecimiento del comité de facilitación, donde en conjunto se tomaran las medidas respectivas para minimizar el impacto en la operación normal del aeropuerto.

CAPITULO III

3.1. PROGRAMA DE F.O.D.

Se cuenta con el procedimiento PRO-014 para el control de FOD. El cual se cuenta publicado en la intranet de la empresa.



	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 40 de 86	

CAPITULO IV

4.1. VEHICULOS

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

4.2. Clasificación de los vehículos

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

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

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

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 41 de 86	

- j) Cualquier otro equipo o vehículo que se movilice por su propio medio y que sea utilizado para apoyo o mantenimiento de aeronaves.

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 moto niveladoras entre otros
- h) Vehículos de mantenimiento de la infraestructura aeronáutica
- i) Vehículos de apoyo en emergencias como Bomberos estructurales, Cruz Roja y Defensa Civil.
- j) Vehículos aprovisionadores de combustible

4.3. Permisos

Permisos a vehículos de los Grupos I y II

Todo vehículo de los grupos I y II, debe tener el correspondiente permiso expedido por el Explotador/Operador de aeropuerto, conforme al Capítulo VI de la Parte Decimo Séptima (XVII) de los R.A.C., o el que to modifique o complemente, en el que se establecen las características, su contenido, use y retención del permiso. Ver Plan de Seguridad del Aeropuerto El Caraño de Quibdo.

4.4. Permisos a Vehículos del Grupo III

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

4.5. Todo vehículo del Grupo III debe ingresar escoltado o guiado a las áreas restringidas y el responsable de su conducción tendrá que obedecer todas las instrucciones impartidas por quien lo escolte o lo guie.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 42 de 86	

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

4.7. Si el vehículo no requiere ingresar a las áreas de maniobras, será escoltado por los vehículos que se encuentre disponible para ese fin.

4.8. Cuando el vehículo requiera ingresar a las áreas de maniobras, debe ser escoltado por el Inspector de Plataforma quien solicitara la respectiva autorización a la Torre de Control.

4.9. Todo vehículo que se encuentre dentro de las áreas restringidas del aeropuerto sin tener el correspondiente permiso, será retirado de esta área.

4.10. Por ningún motivo se autorizara 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.

4.10. El inspector de plataforma del aeropuerto es la persona responsable de realizar inspecciones al cumplimiento de lo establecido para el movimiento y estadía de vehículos en el lado aire del aeropuerto.

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

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

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

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 43 de 86	

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

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

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

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

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

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

- a) Estar equipados con un sistema de frenos de emergencia, el cual debe estar en capacidad de ser operado en el momento que el otro sistema de frenos falle.
- b) Los parachoques, tanto delanteros como traseros, deben estar asegurados al chasis del vehículo.
- c) Contar con dos o más salidas de emergencia, las que deben permanecer adecuadamente señalizadas, con acceso libre de obstáculos y en óptimas condiciones de operación.
- d) El corredor de entrada y salida, debe estar dotado de un adecuado sistema de iluminación.
- e) Todas las sillas deben estar aseguradas al piso del bus. No se permiten sillas adicionales.
- f) Tener una adecuada señalización prohibiendo fumar.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 44 de 86	

- g) Estos vehículos deben contar con un sistema elevador que facilite el acceso de las personas discapacitadas embarazadas y adultos mayores (con sillas de ruedas, caminadores, muletas, bastones). Decreto 1660 de 2003, Artículo 2° de la Norma Técnica NTC 4139 accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico y características.

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

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

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

4.24. Las anteriores especificaciones serán verificadas periódica y aleatoriamente por el Inspector de Plataforma. El no cumplimiento de las especificaciones antes indicadas impedirá la operación del referido vehículo dentro del aeropuerto.

4.25. Disposiciones operacionales para vehículos que transiten en áreas restringidas

4.26. Todo vehículo que transite en las áreas restringidas debe ser operado por personal capacitado, certificado en normas de conducción y tránsito por la autoridad competente, portar Licencia de Conducción de categoría acorde con los vehículos a operar en el Aeropuerto. Igualmente, debe contar con la Autorización Aeroportuaria para conducción en plataforma expedida por el área de operaciones del Aeropuerto previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el aeropuerto.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 45 de 86	

4.27. La autorización aeroportuaria será expedida por el gerente del Aeropuerto a quien haga sus veces, una vez cumplidos los requisitos y cancelado el valor de los correspondientes derechos.

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

4.29. Todo vehículo debe transitar por la derecha sobre las vías vehiculares, las cuales están demarcadas con líneas blancas; está prohibido salir de dichas líneas.

El tráfico que fluye en línea recta, tendrá prelación frente al que gira.

4.30. El tránsito vehicular alrededor de las áreas de embarque y desembarque de pasajeros nacional e internacional, debe hacerse bordeando la línea de contención por su lado exterior. En caso de encontrarse Dos (2) vehículos en sentido contrario, cada conductor deberá conservar su derecha sin invadir el área destinada para el rodaje o parqueo de las aeronaves.

4.31. Solo se puede salir de los caminos vehiculares, en ejercicio de labores propiamente aeroportuarios y abandonando la vía en forma perpendicular frente al destino final.

4.32. Está prohibido estacionar sobre el área destinada para la circulación de vehículos.

4.33. Solo pueden ingresar al diamante de seguridad de una aeronave, aquellos vehículos que estén prestando servicio de apoyo a la misma.

4.34. En concordancia con la Ley 769 de 2002 y Ley 1383 de 2010, el use de gas propano u otro combustible no regulado para vehículos y/o equipos en el área de movimiento está prohibido.

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

- a) Cuando existan condiciones normales de operación, Treinta (30) Km/hora

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 46 de 86	

- b) Cuando haya mala visibilidad y en horas de operación nocturna, Quince (15) Km./hora
- c) En las áreas de la plataforma donde circulan las aeronaves a las posiciones de estacionamiento, Diez (10) Km/hora, o menos de acuerdo a la congestión de aeronaves que se presente en el momento.
- d) En el diamante de seguridad de las aeronaves; Cinco (5) Km/hora

Se exceptúan los vehículos de Salvamento y extinción de Incendios, Seguridad de Aviación Civil e Inspector de Plataforma, cuando las circunstancias así lo exijan.

4.36. No se permite el tránsito de vehículos por las pistas o calles de rodaje de aeronaves. Cuando las necesidades lo exijan, el Inspector de Plataforma coordinara con los Servicios de Transito Aéreo y escoltaran el ingreso de vehículos a tales áreas, manteniendo comunicación con la Torre de Control.

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

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

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

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 47 de 86	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.50. Todo conductor tiene la obligación de atender las instrucciones impartidas por el Inspector de Plataforma o quien haga sus veces o por la Torre de Control cuando haya lugar.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 48 de 86	

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

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

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

4.54. Todos los vehículos deben hacer use de un hombre guía por fuera del equipo, que le señale al conductor su derrotero mientras se estaciona al lado de una aeronave y cuando se retira de esta. Una vez estacionados al lado de las aeronaves, deberán hacer use de sus sistemas de frenos de seguridad.

4.55. El Control de Tránsito Aéreo es quien coordina el movimiento de vehículos en el área de maniobras. Para ello, los vehículos que operen sobre el área de maniobras tendrán que ir equipados con radioteléfono enlazado por el canal apropiado, o escoltados de cerca por el vehículo del Inspector de Plataforma.

4.56. En caso de emergencia o de necesidad del servicio, todo vehículo está en la obligación de prestar la colaboración que requiera el comité de Emergencia del Aeropuerto (COE).

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

CAPITULO V

5. PEATONES

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 49 de 86	

5.1. Normas de comportamiento

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

5.3. Todas las personas que desarrollan actividades en los aeropuertos o que de alguna manera tengan acceso a las áreas que conforman la Infraestructura Aeronáutica y Aeroportuaria, están sometidas al régimen contenido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte Décimo Séptima (XVII) de los RAC, y al Plan de Seguridad del Aeropuerto.

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

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

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

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

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 50 de 86	

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

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

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

- Primero: Aeronaves en movimiento
- Segundo: Aeronaves que ruedan remolcadas
- Tercero: Vehículos en todo momento se debe ceder el paso a los vehículos de Servicio de Salvamento y extinción de Incendios y /o Ambulancias.

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

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

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

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

5.18. El Inspector de Plataforma vela por el correcto comportamiento de los peatones en la aérea de movimiento del aeropuerto. Quien al identificar incumplimiento de estos, procederá a realizar el respectivo comparendo de incumplimiento a la norma.

CAPITULO VI

6. TERMINALES

El propósito de este capítulo se orienta a reglamentar las actividades que se realizan en los terminales aeroportuarios de pasajeros y carga, con el fin de

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 51 de 86	

prestar un servicio eficaz, ágil, seguro y confortable al pasajero y usuarios en general.

6.1. Terminales de pasajeros

6.2. Salas de espera

En el aeropuerto existe una sala de espera común, en donde los pasajeros esperan el inicio del embarque del vuelo respectivo. Para lo cual mediante asignación de puertas, por donde se ingresara a la plataforma donde se encuentra estacionada la aeronave.

Las áreas que están involucradas para la asignación de la puerta de embarque son: Explotador aéreos, supervisores de terminales, CECO A.

La gerencia del Aeropuerto El Caraño asignará las puertas de embarque con un criterio de eficiencia en la utilización de los espacios y de comodidad para pasajeros y operadores aéreos.

Con base a la planificación de estacionamientos realizada por el CECO A (en la posición de asignación de estacionamientos de aeronaves), asignará, siendo de responsabilidad de la Línea Aérea, el correcto embarque de sus pasajeros a la aeronave.

6.3. Las aerolíneas tienen la obligación de utilizar las salas de espera en los tiempos asignados por el área de operaciones del Aeropuerto, de acuerdo con la programación y asignación de posiciones para el estacionamiento de aeronaves en la sala de embarque y desembarque de pasajeros. Una vez asignada la sala, la aerolínea se responsabilizara de esta.

6.4. Será responsabilidad de la Compañía Aérea una vez asignada la puerta de embarque, distribuir el flujo de pasajeros, por un representante de la compañía aérea quien guiara a los pasajeros en forma segura sobre las vías peatonales a la posición de embarque y desembarque.

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 52 de 86	

6.7. Solamente se permite la utilización de megáfonos en las conteras ubicados en las puertas de embarque.

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

6.9. Cuando las circunstancias así la ameriten, las aerolíneas podrán ofrecer alimentos o bebidas a sus pasajeros, previa autorización del Aeropuerto y en el lugar que este último establezca. Las aerolíneas deben responsabilizarse por el aseo de dichos lugares y por ningún motivo podrán permitir el ingreso de pasajeros con bebidas o ingiriendo alimentos al momento de abordar la aeronave.

6.10. El aseo y mantenimiento general de la sala de espera está a cargo del Aeropuerto, sin perjuicio de la responsabilidad inherente a las aerolíneas quienes deben velar por su buena presentación.

6.11. El supervisor de terminal vela por el adecuado uso de las salas por parte de las aerolíneas que hagan uso de las salas. En caso de identificar situaciones que afecten el adecuado estado de salas procederá a realizar el informe respectivo de la novedad identificada.

6.12. Operación de embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones

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

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

6.15. El personal de las aerolíneas está en la obligación de conducir a los pasajeros hasta las aeronaves, en forma segura y bajo su responsabilidad. Para esto lo debe hacer siguiendo a la señalización horizontal de plataforma.

6.16. Todo pasajero que se proponga embarcar o desembarcar de las aeronaves debe realizarlo con la presencia de personal autorizado de la respectiva aerolínea o auxiliares de vuelo, quien tendrán que permanecer en las puertas de acceso atentos a preservar la seguridad de los pasajeros. Los Inspectores de Plataforma o los de Operaciones 3, supervisarán el cumplimiento de estos procedimientos.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 53 de 86	

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

6.18. En el Aeropuerto los pasajeros deben ser organizados en una fila, la cual será escoltada por ambos costados por representantes de la correspondiente aerolínea, con el fin de impedir que se desplacen por vías distintas a las indicadas poniendo su vida en peligro. En el evento de presentarse un incidente y/o accidente por el incumplimiento de esta disposición, la correspondiente investigación será adelantada por las autoridades competentes.

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

6.20. Programación y uso de posiciones de parqueo

6.21. Operaciones 3 (CECOA) es el encargado de realizar la programación de las posiciones de parqueo en las áreas de embarque, de acuerdo con la programación reportada por los explotadores de aeronave.

6.22. Operaciones 3 (CECOA), enviara correo electrónico a los explotadores de aeronaves semanales con la programación para el use de posiciones de parqueo para las aeronaves para desembarque y embarque. Esta programación se cumple estrictamente por las aerolíneas.

6.23. Los explotadores de aeronaves envían por escrito o correo electrónico sus itinerarios mensuales al CECOA 30 días antes de entrar en operación.

6.24. Si por motivos de mal tiempo o gestión de flujo se altera el itinerario afectando la programación de asignación de parqueo, la aerolínea debe informar de inmediato sobre la novedad al CECOA a fin de asignarle una posición disponible de acuerdo con la actividad del momento.

6.25. Si por causa imputable a las aerolíneas se alteran los horarios de salida o llegada de aeronaves afectando la programación y no se cuenta con posiciones disponibles en el momento, los procesos de desembarque, embarque, deben ser efectuados en posición remota. Con mayor control sobre los pasajeros por parte del explotador de la aeronave.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 54 de 86	

6.26. Cualquier cambio que las aerolíneas realicen en sus itinerarios, deben informarlo inmediatamente por escrito o vía correo electrónico al CECO, con el fin de realizar los ajustes correspondientes en la programación para la asignación de puestos de parqueo.

6.28. La permanencia de las aeronaves en los puestos de estacionamiento está sujeto a las siguientes pautas:

- a) El tiempo de permanencia en las posiciones de estacionamiento incluido en los Derechos de aeródromo, es de dos (2) horas a partir del momento en que la aeronave ingrese a plataforma. Si transcurrido dicho tiempo la aeronave aún no ha salido, debe ser trasladada a una posición remota; lo anterior se aplica siempre y cuando exista disponibilidad de estas
- b) Cualquier aeronave que tenga una escala superior a Dos (2) horas en el aeropuerto, debe ser trasladada a una posición remota a la mayor brevedad posible, máximo Una (1) hora después de su acceso a la posición de estacionamiento o de acuerdo con los requerimientos de la programación vigente de asignación de puentes de embarque.

6.29. El control y manejo de las puertas de acceso para el embarque en el momento de la operación del explotador de la aeronave, la ejercerá esta misma.

6.30. Posiciones remotas

6.31. Cuando la operación de embarque o desembarque de una aeronave se lleve a cabo en una posición remota, la aerolínea debe guiar al pasajero en todo momento desde el edificio terminal hasta la aeronave o viceversa. Deben ser organizados en una fila, la cual será 'escortada en ambos costados por representantes de la correspondiente aerolínea, con el fin de impedir que los pasajeros se desplacen por vías o áreas distintas a las indicadas afectando su integridad personal y la seguridad de aviación civil.

6.32. Servicios de información a pasajeros y demás usuarios

Los sistemas de información serán utilizados exclusivamente para reportar la llegada, salida y demás observaciones relacionadas con los vuelos comerciales desde y hacia el Aeropuerto; así como, la información meteorológica y cierres de aeropuerto autorizados y demás información apropiada de gestión de flujo, cualquier otro tipo de servicio solo se prestara previa coordinación con el proceso de operaciones.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 55 de 86	

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

- a. Reportar por escrito sus itinerarios mensuales al CECOA, con treinta (30) días antes de entrar en vigencia.
- b. Reportar por escrito o correo electrónico los itinerarios diarios al CECOA, antes de las 18:00 horas del día inmediatamente anterior.
- c. Reportar permanentemente las modificaciones que se presenten en los itinerarios tales como demoras, cancelaciones y fusiones de vuelos; entre otros.
- d. Informar telefónicamente al CECOA el estado de sus vuelos: en sala, abordó, demorado, cerrado; etc...

El CECOA coordina los FIDS/BIDS como función de programar la información que permita mantener los monitores y pantallas de los terminales actualizados respecto de los Vuelos Y equipajes llegados y salidos, así como la megafonía para terminales a petición de la compañía aérea, factores fundamentales que van en directa ayuda a mantener permanentemente informado al pasajero.

Este procedimiento regula las diferentes actividades del sistema FIDS/BIDS, en sus diferentes funciones:

- Efectuar llamados de embarque de vuelo.
 - Asignar logotipo a los mostradores de check-in.
 - Ingresar información de llegadas y salidas de los vuelos en las pantallas y teleindicadores de los terminales.
 - Megafonía solicitada por las Compañías Aéreas
- Continuamente los programadores de FIDS/BIDS programarán y actualizarán la información que solicite el sistema.
- Los operadores aéreos mantendrán informado al CECOA del Aeropuerto El Caraño, respecto de las condiciones operacionales de sus vuelos, de donde a su vez quedará informado el programador FIDS/BIDS, para que actualice toda la información que haya afectado al vuelo realizando las modificaciones respectivas.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 56 de 86	

- El Coordinador de CECO A del Aeropuerto, informará a las Compañías Aéreas de cualquier circunstancia o problema operativo del Aeropuerto que implique un cambio de estacionamiento por derrames de líquido hidráulico, fallas por mantenimiento de aeronave en posición asignada, mantenimiento correctivo, restricciones operativas en plataforma y estacionamiento de aeronaves, y de esta forma realizará todas las actualizaciones en el sistema FIDS/BIDS del Aeropuerto.

- Cualquier falla de sistema FIDS/BIDS, será comunicado al Coordinador de CECO A de Aeropuerto El Caraño para que dirija la información y se proceda al arreglo por parte del área que Corresponda.

6.34. Uso de las bandas transportadoras de equipajes.

6.35. El CECO A coordinara de acuerdo a los itinerarios, la asignación de bandas transportadoras de equipajes a las aerolíneas que lo requieran.

6.36. Cada vez que una aerolínea necesite hacer use de las bandas transportadoras de equipaje, debe verificar el estado de las mismas. En el evento que se encuentre cualquier tipo de daño ocasionado con posterioridad a su recibo, los costos de reparación correrán por cuenta de la aerolínea.

6.37. Las aerolíneas una vez asignada la banda, se responsabilizaran de su operación tomando las siguientes precauciones:

- a) La banda deben estar en operación, (girando) antes de colocar sobre ellas el equipaje.
- b) El peso máximo permisible por pieza es de Cuarenta (40) kilogramos, el equipaje se debe colocar acostado (de lado) y con sus tirantas o correas encima del mismo.
- c) No podrán transportarse en las bandas: guacales de madera o cartón, cajas metálicas, bicicletas, objetos corto punzantes, estructuras o elementos que no cumplan con las dimensiones.
- d) Las dimensiones máximas permisibles por pieza de equipaje son:
 - Largo: Ciento Veinte (120) centímetros
 - Ancho: Ochenta (80) centímetros
 - Alto: Treinta (30) centímetros

Nota: Los equipajes que superen estas cotas, no deben ser movilizados por medio de la banda de equipaje y tendrán que ser entregados por las bodegas

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 57 de 86	

de carga. Si la omisión de los anteriores requisitos ocasiona danos a las bandas transportadoras de equipaje, quien las haya operado debe asumir los costos de reparación.

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

6.39. La asignación de cintas, es el resultado de una planificación asociada al tipo de operación del vuelo, envergadura de la aeronave, cantidad de pasajeros y disponibilidad y configuración de estacionamientos de aeronaves. Por este motivo es que se señala la responsabilidad y obligatoriedad de las compañías aéreas, proveer al CECOA de todos los antecedentes antes señalado.

La política de FIDS (Flight Información Displays Sistem) opera en coordinación con las compañías aéreas mediante comunicación telefónica directa, oportuna y rápida, conforme a la planificación de estacionamientos del CECOA.

6.40. Las cintas para la salida del equipaje se encuentran al interior de las posiciones de counters, por lo tanto la asignación que se realiza, designa inmediatamente la cinta de salida.

6.41. Para la asignación de cintas transportadoras de equipaje se tomarán en cuenta parámetros priorizados como la confirmación del arribo del vuelo, cumplimiento de itinerario, tipo de aeronave, cantidad estimada de pasajeros, etc., información que podrá proveer la compañía a través del sistema informático que se utilice, vía fax o vía telefónica.

La recepción y revisión del equipaje que se embarca, es responsabilidad de las compañías aéreas o handling que corresponda.

Las compañías aéreas deberán acatar la asignación del CECOA. Las solicitudes de cambio, deberán ser solicitadas con la anticipación debida, de lo contrario se mantendrá en criterio utilizado.

6.42. Transporte de equipajes

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

6.43. Manejo de mercancías peligrosas

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 58 de 86	

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

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

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

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

6.48. Actividades comerciales

6.49. En el aeropuerto solo se podrá efectuar actividades comerciales en los lugares específicamente destinadas para tal efecto; siempre y cuando exista permiso previo del proceso de operaciones del Aeropuerto.

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

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 59 de 86	

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

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

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

6.54. No se podrá almacenar dentro o cerca de los locales, bodegas, hangares y cualquier otra área cedida en arrendamiento, concesión o comodato por el aeropuerto cualquier tipo de armas, explosivos, sustancias alucinógenas, corrosivos, animales, gasolina o material inflamable. Además se debe cumplir con las medidas que sobre seguridad industrial que establezca el Aeropuerto.

6.55. Solo se permite la instalación de carteleras, afiches o cualquier clase de avisos, previa autorización de operaciones del aeropuerto.

6.56. No se permite la distribución de ningún tipo de volantes dentro de las áreas del aeropuerto, a menos que existe previa autorización de operaciones del Aeropuerto.

6.57. La gerencia del Aeropuerto coordinara, un eficiente, competitivo y oportuno servicio de transporte público para los pasajeros, especialmente el correspondiente al servicio de taxis, desde y hacia el Aeropuerto.

6.58. Terminales y plataformas de carga

6.59. Únicamente se permiten las operaciones de cargue y descargue de las aeronaves, en las posiciones debidamente demarcadas y/o autorizadas por Operaciones del Aeropuerto.

6.60. 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.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 60 de 86	

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

6.62. 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 solo 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, solo podrán permanecer en ella durante el tiempo estrictamente necesario para cumplir su tarea.

6.63. 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.

6.64. El Gerente del Aeropuerto y/o el Rol de Jefe de Seguridad efectúa reuniones con el municipio para la coordinación y gestión de adecuado mantenimiento de las vías de acceso del aeropuerto, que estén bajo la responsabilidad de este. Así mismo por ser del alcance el transporte servicio público del municipio se desarrollara la misma metodología para coordinar situación con este tema.

6.65. La operación de carga en el aeropuerto, en referencia al recibo y entrega de carga, solo se podrá desarrollar en las áreas y bodegas designadas por el aeropuerto y entregada en arriendo a las diferentes empresas que presten el servicio de carga, mensajería, etc...

Por lo cual no se podrá recibir carga, mensajería, paquetería, o cualquier otro artículo en los módulos de Check-in de pasajeros.

CAPITULO VII

7. CONTROL Y VIGILANCIA ESPECIAL EN AREAS RESTRINGIDAS

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 61 de 86	

7.1. Consideraciones adicionales

7.2. Dentro del área restringida del Aeropuerto, no pueden tomarse fotografías ni realizar filmaciones a menos que existe previa autorización por parte de operaciones del Aeropuerto.

7.3. Control de ingreso de vehículos a parqueaderos del aeropuerto. Sin perjuicio de lo previsto en la Parte Décimo Séptima (XVII) de los RAC, Aeropuerto observara que:

- a) Los vehículos que sean parqueados en inmediaciones del aeropuerto, pueden ser objeto de inspecciones aleatorias por parte de la Policía Aeroportuaria destacadas en el mismo.
- b) Los usuarios del parqueadero público por más de Un (1) día, deben expresar su intención con antelación a la administración del mismo, a la Policía Aeroportuaria destacada en el Aeropuerto, con el fin de establecer lugares especiales de estacionamiento.
- c) Cuando un automóvil permanezca por más de Un (1) día sin previo aviso; este será declarado como sospechoso y se le dará tratamiento de acuerdo con las medidas de seguridad establecidas por las autoridades competentes.

CAPITULO VIII

5. SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCEDIOS (SEI)

Horario del Servicio; desde la salida del sol hasta la puesta del sol.

Categoría del aeropuerto para efectos del salvamento y extinción de incendios

Categoría del Aeródromo	Longitud total del avión	Anchura máxima del fuselaje
4	De 18 a 24 m exclusive	4 m

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 62 de 86	

Cantidad mínima de agentes extintores disponible en el Aeropuerto

Categoría del Aeródromo	Espuma de Eficacia de Nivel B		Agente complementario
	Agua (L)	Rata de descarga de solución espumosa / minuto (L)	Producto químico seco en polvo (Kg)
4	6017	2835	220

8.2. Plan de Emergencia

Con base a lo establecido por la normativa aeronáutica vigente el aeropuerto cuenta con un Plan de Emergencia aprobado por la Aerocivil. En el cual da cumplimiento total a lo requerido para la atención de emergencia dentro y fuera del aeropuerto.

Para un mejor entendimiento ver Plan de emergencia del aeropuerto el Caraño de Quibdo.

CAPITULO IX

9. GESTION AMBIENTAL

La empresa AIRPLAN S.A. Operadora de Aeropuertos Centro Norte, como operadora del Aeropuerto El Caraño desde el 11 de septiembre de 2008.

Teniendo en cuenta lo anterior, se presenta el Plan de Manejo Ambiental con las condiciones ambientales del aeropuerto y se proponen los programas y proyectos de mejoramiento a ejecutar con el fin de lograr el manejo adecuado que garantice el bienestar de los trabajadores, de los usuarios y el menor impacto de la operación del aeropuerto sobre las áreas circundantes. Dicha actualización incluye dentro de la línea base las condiciones de operación del Aeropuerto El Caraño y las modificaciones a los programas de acuerdo a las condiciones de operación.

OBJETIVOS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.

9.1. Objetivo general:

Identificar y evaluar los cambios en las condiciones ambientales del Aeropuerto El Caraño sujetos a la operación del mismo con el fin de actualizar las medidas

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 63 de 86	

de manejo, dirigidos al cumplimiento de las normas ambientales y sanitarias vigentes en el país; de acuerdo a la operación del aeropuerto y a la etapa de adecuación y modernización.

Objetivos específicos:

- Actualizar el diagnóstico de la infraestructura del Aeropuerto, determinando las condiciones técnicas y el estado actual.
- Valorar el impacto ambiental generado por las actividades de operación del Aeropuerto.
- Actualizar el análisis y la evaluación ambiental del estado actual de operación del aeropuerto.
- Identificar los mecanismos e instrumentos básicos para la operatividad del plan de manejo y de los programas de seguimiento y monitoreo.
- Elaborar el programa de seguimiento y monitoreo ambiental que permitirá ejercer el control sobre los parámetros críticos establecidos.
- Establecer las acciones, medidas, obras o actividades tendientes a prevenir, mitigar, controlar, compensar o corregir los posibles factores de deterioro ambiental, consecuencia de la operación del aeropuerto.
- Elaborar un plan de contingencia, con el fin de facilitar la toma de decisiones y establecimiento de las normas y procedimientos para garantizar la seguridad, la higiene y la salud de trabajadores y usuarios.
- Evaluar los recursos naturales a utilizar, aprovechar y/o afectar, durante y después de la etapa de adecuación y modernización del Aeropuerto El Caraño.

RESPONSABILIDADES SOBRE EL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.

La Gerencia del aeropuerto El Caraño, aplica las medidas y acciones sanitarias y/o ambientales, en coordinación con las autoridades competentes y las empresas que desarrollan actividades dentro del aeropuerto El Caraño, en razón de lo anterior vela por:

- El Aeropuerto El Caraño permanezca limpio, libre de basuras o desperdicios.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 64 de 86	

- Garantiza el suministro de agua potable a todas las instalaciones del aeropuerto El Caraño, para ello realiza periódicamente programas de monitoreo de calidad del agua.
- Diseña e implementar programas tendientes a racionalizar el consumo de agua potable.
- Efectúa caracterizaciones periódicas de aguas residuales y a partir de ello dispone su tratamiento, evitando que se viertan sustancias contaminantes a las canales de aguas lluvias, a la red de alcantarillado o a la superficie.
- Mantiene actualizados los procedimientos de recolección y almacenamiento de residuos generados en las diferentes áreas del aeropuerto El Caraño, adaptándolos a las circunstancias del momento y buscando minimizar la contaminación que produzcan.
- Mantiene una permanente coordinación y control frente a las entidades o personas encargadas de la recolección y disposición final de residuos, para que este servicio sea prestado oportuna y diligentemente.
- No permite, bajo ninguna circunstancia, almacenar a quemar a cielo abierto las basuras, excretas y residuos sólidos.
- Implementa, en coordinación con las autoridades sanitarias, programas de desinfección, desratización, desinsectación u otros necesarios para mantener el control de vectores dentro de los predios del aeropuerto El Caraño y su entorno.
- Garantiza de acuerdo con las disposiciones vigentes, las emisiones contaminantes de aire y ruido en los predios del aeropuerto El Caraño y su entorno, no sean superiores a los límites establecidos.
- Coordina con las entidades competentes la supervisión del cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre el control ambiental en los predios del aeropuerto y su entorno.
- Mantiene vigente los permisos ambientales otorgados por las Autoridades Ambientales competentes.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 65 de 86	

- Verifica que se cuente con los respectivos permisos ambientales cuando se realicen construcciones, ampliaciones, modificaciones o adecuaciones en el aeropuerto El Caraño.
- Garantiza el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura y redes hidráulicas, sanitarias y de alcantarillado para que dichos sistemas conserven un óptimo nivel de funcionamiento.
- Garantiza el mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura de los sistemas de tratamiento de aguas potable, residual e industrial para que dichos sistemas conserven un óptimo nivel de funcionamiento.
- Verifica el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Plan de Manejo Ambiental del aeropuerto El Caraño.
- Vela porque las áreas próximas a los aeropuertos no se permitan la utilización de las mismas para fines de vivienda, centros educativos, hospitales, con el fin de evitar reclamaciones futuras por el ruido de las operaciones aeroportuarias.

ASPECTOS BÁSICOS DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

El Plan de Manejo Ambiental consta de siete (07) capítulos, bibliografía, control de cambios y trece (13) anexos. A continuación se relacionan los capítulos y anexos correspondientes y son presentados como anexo en medio digital:

Capítulo 1 – Generalidades: Se describen los objetivos, justificación, alcance, metodología de trabajo, ubicación del aeropuerto, normatividad ambiental aplicable y los diferentes permisos ambientales con que cuenta el aeropuerto.

Capítulo 2 – Aspectos técnicos: Se describe la infraestructura física y técnica del aeropuerto, los sistemas de tratamiento de agua potable, residual y lluvia, el manejo y disposición de los residuos sólidos, manejo de combustible, estadísticas operacionales.

Capítulo 3 – Línea base ambiental: Definición de las áreas de influencia directa e indirecta, descripción del componente abiótico (tierra, clima, calidad del aire, niveles de ruido, calidad del agua potable y residual) y biótico (flora y fauna), descripción del componente social

Capítulo 4 – Identificación y evaluación de impactos ambientales: se presenta la metodología utilizada para la identificación y evaluación de los diferentes impactos ambientales que resultan por la operación del aeropuerto.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 66 de 86	

Capítulo 5 – Plan de Manejo Ambiental: se presentan los diferentes programas que serán implementados en los dos años de ejecución y se resumen sus características mediante un documento denominando fichas del Plan de Manejo Ambiental.

Capítulo 6 – Plan de seguimiento y monitoreo: se presentan las frecuencias, cantidad, responsables, equipos con los cuales se realizará el seguimiento y monitoreo a la calidad del agua potable, residual, lluvia, subterránea, calidad del aire, niveles de ruido, cantidad de residuos sólidos.

Capítulo 7 – Plan de contingencias ambientales: se describen los diferentes procedimientos que se implementarán cuando se presente una contingencia ambiental.

Anexo 1 – Planos y esquemas. Se presentan seis (06) planos y dos (02) esquemas.

Anexo 2 – Resultados caracterización residuos sólidos.

Anexo 3 - Información de los parámetros climatológicos. Información utilizada en el capítulo 3.

Anexo 4 – Resultados de los monitoreos realizados al agua potable y residual durante los años 2011 y 2012.

Anexo 5 – Resultados de los monitoreos realizados al agua residual durante los años 2011 y 2012.

Anexo 6 – Resultados de los monitoreos realizados al agua lluvia durante los años 2011 y 2012.

Anexo 7 – Resultados del monitoreo de niveles de ruido, realizado en los años 2011 y 2012.

Anexo 8 – Resultados del monitoreo de calidad del aire, realizado en el año 2012.

Anexo 9 – Resultados del inventario forestal.

Anexo 10 – Resultados del estudio socio – ambiental.

Anexo 11 – Fichas del Plan de Manejo Ambiental.

Anexo 12 – Formatos que se emplearán en el Plan de Manejo Ambiental.

Anexo 13 – Memorias utilizadas en la evaluación de los impactos ambientales.

En el Anexo 11, se encuentran diez (10) fichas del Plan de Manejo Ambiental, cada una está enfocada a un impacto ambiental significativo, tal como se describe en la siguiente tabla:

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 67 de 86	

Relación entre los impactos ambientales y programas ambientales

IMPACTO AMBIENTAL	IMPORTANCIA AMBIENTAL	PROGRAMA PROPUESTO EN RELACIÓN A LOS IMPACTOS ESTIMADOS
Alteración del nivel sonoro	Alta	PMA-MRUIDO-09, PMA-GSOCIAL-04
Aumento en el bienestar de la comunidad	Baja	PMA-GSOCIAL-04, PMA-MAIRE-09, PMA-MRUIDO-10, PMA - MIRS- 01, PMA-RESPEL-02, PMA-PUEYRA-03, PMA-MAGUA-08, PMA-PTAR-07 y PMA-PTAP-06
Aumento nivel de ingresos	Muy baja	No se incluyó
Consumo de recursos naturales	Media	PMA-PUEYRA-03, PMA-OBRAS-05
Contaminación del agua	Media	PMA-PUEYRA-03, PMA-OBRAS-05
Contaminación del aire	Baja	PMA-GSOCIAL-04, PMA-MAIRE-09, PMA-MRUIDO-10, PMA - MIRS- 01, PMA-RESPEL-02, PMA-PUEYRA-03, PMA-MAGUA-08, PMA-PTAR-07 y PMA-PTAP-06
Contaminación del suelo	Media	PMA-PUEYRA-03, PMA-OBRAS-05
Deterioro de la fauna	Baja	PMA-GSOCIAL-04, PMA-MAIRE-09, PMA-MRUIDO-10, PMA - MIRS- 01, PMA-RESPEL-02, PMA-PUEYRA-03, PMA-MAGUA-08, PMA-PTAR-07 y PMA-PTAP-06
Deterioro de la flora	Baja	PMA-GSOCIAL-04, PMA-MAIRE-09, PMA-MRUIDO-10, PMA - MIRS- 01, PMA-RESPEL-02, PMA-PUEYRA-03, PMA-MAGUA-08, PMA-PTAR-07 y PMA-PTAP-06
Malestar comunitario	Media	PMA-PUEYRA-03, PMA-OBRAS-05
Menor presión sobre el ecosistema	Media	PMA-PUEYRA-03, PMA-OBRAS-05

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 68 de 86	

IMPACTO AMBIENTAL	IMPORTANCIA AMBIENTAL	PROGRAMA PROPUESTO EN RELACIÓN A LOS IMPACTOS ESTIMADOS
Reducción en la actividad económica	Baja	PMA-GSOCIAL-04, PMA-MAIRE-09, PMA-MRUIDO-10, PMA - MIRS- 01, PMA-RESPEL-02, PMA-PUEYRA-03, PMA-MAGUA-08, PMA-PTAR-07 y PMA-PTAP-06

A continuación se presenta una descripción de las diferentes actividades que se implementan en el Aeropuerto El Caraño:

Manejo de agua lluvia:

En general la conducción y manejo de aguas lluvias se realiza mediante cárcamos en concreto, tuberías enterradas y cajas de recolección, con disposición a los drenajes naturales que atraviesan algunas zonas del Aeropuerto.

El manejo y conducción de las aguas lluvias recogidas por la pista y las bermas, se realiza sobre las zonas de seguridad, a través de filtros.

El manejo de aguas lluvias del costado noroccidental de plataforma, se hace a través de un cárcamo rectangular protegido con rejilla, que entrega al drenaje natural ubicado en un costado de la estación de bomberos.

Las aguas de escorrentía de las calles de rodaje y del costado suroccidental de la plataforma, son conducidas por tubería enterrada que entrega a una caja de recolección y luego, a una tubería enterrada que descarga a un canal ubicado en la parte posterior del terminal (sector vía ingreso a plataforma) y posteriormente, descarga a la quebrada La Yesca.

Las aguas de escorrentía de la vía de acceso, son drenadas superficialmente y conducidas a los drenajes naturales mediante sumideros en concreto ubicados en las márgenes de la vía.

Para el seguimiento y medición del agua lluvia, se implementa la ficha No. PMA – MAGUA – 08.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 69 de 86	

Manejo de agua potable:

El Aeropuerto El Caraño de Quibdó – Chocó tiene como fuente de abastecimiento, el agua lluvia. Se proyecta tener como fuente de abastecimiento alterna el pozo de agua subterránea, ubicado contiguo a la planta de tratamiento de agua potable, el cual fue perforado por AEROCIVIL en años anteriores, el aprovechamiento de este recurso está sujeto a la obtención del permiso de concesión de agua, el cual ya se encuentra en trámite.

Las aguas lluvias se recogen por medio de canales instalados en el techo del edificio terminal y son dirigidas por medio de canaletas y tuberías hacia un tanque subterráneo de 72 m3 que se localiza en el extremo izquierdo del terminal, El tanque está construido en concreto reforzado de este tanque se impulsa el agua a la Planta de Tratamiento de Agua Potable

El tratamiento de agua, consiste en un sistema de planta de tratamiento completa tipo MODULAR COMPACTA, con los siguientes procesos de tratamiento:

1. Oxidación: Para desestabilizar las partículas de hierro y materia orgánica presentes en el agua cruda. Se utiliza cloro granulado al 65% de concentración.
2. Disminución de alcalinidad: Se utiliza Ácido clorhídrico al 25%, que es un producto con pocas impurezas, de alta eficiencia en la reducción de la alcalinidad y fácil adquisición.
3. Floculación: Floculación a través de diferentes lechos estratificados de gravas y sedimentación ascensional a través de manto de lodos
4. Sedimentación: Para separación del agua de los floc's formados. Se da un tiempo mínimo para decantación de cinco horas, ideal seis horas.
5. Filtración: Filtración a través de diferentes lechos estratificados de gravas, arenas y antracita para remoción de sólidos suspendidos y de compuestos orgánicos causantes de color.
6. Clarificación con lecho de carbón activado: Esta unidad se utiliza para la remoción de los sólidos disueltos y de los compuestos orgánicos causantes de color, olor y sabor. Por su alta capacidad de adsorción molecular, el carbón activado lleva a trazas residuos de pesticidas, agroquímicos y compuestos organoclorados.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 70 de 86	

- 7. Desinfección:** Se realiza mediante la aplicación controlada de hipoclorito de calcio para obtener un efecto bactericida residual, de tal manera que se minimice el riesgo de contaminación del agua purificada.

Después de su tratamiento, el agua es distribuida al edificio terminal, torre de control y bomberos, mediante un equipo HIDROFLO.

PLANTA DE TRATAMIENTO AGUA POTABLE



Para el seguimiento y medición del agua potable y subterránea, se implementa la ficha No. PMA – MAGUA – 08.

Para el seguimiento a la planta de tratamiento de agua potable, se implementa la ficha No. PMA – PTAP – 06.

En la ficha No. PMA – PUEYRA – 03 se encuentran las medidas que se implementará para controlar el uso eficiente y racional del agua potable.

Manejo agua residual:

Las aguas residuales originadas en el terminal son de tipo doméstico, provienen de las baterías sanitarias y cocinas del terminal.

Las aguas residuales provenientes del edificio terminal, torre de control y bomberos, son recolectadas y conducidas por medio de una tubería de 6" en PVC hacia una caja en la parte occidental del terminal y de allí se conduce hacia la Planta de Tratamiento de Agua Residual.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 71 de 86	

Las infraestructuras como: casas de AEROCIVIL, subestación eléctrica, centro de acopio, se conectarán a un sistema de tratamiento de agua residual prefabricado, el cual quedará ubicado en la parte trasera del centro de acopio, la estación de Energizar se conectará a la planta de tratamiento de agua residual doméstica y se cancelará el pozo que tienen en este lugar.

A la planta de tratamiento de agua residual doméstica le llega el agua proveniente de locales comerciales, baños del edificio terminal, estación de bomberos, torre de control.

Consiste en un reactor anaerobio los dos primeros compartimentos se encuentran impermeabilizados en fibra de vidrio, para el año 2013 se tiene la impermeabilización del filtro anaerobio.

Las aguas residuales pasan inicialmente por un cribado, el cual ayuda a retener los sólidos más gruesos como son papeles, ramas palos, entre otros, después pasa a un tanque de almacenamiento donde es retenida el agua hasta que alcanza un volumen determinado y se activa la bomba sumergible que se encarga de bombear el agua al primer reactor, en este punto el agua es retenida aproximadamente 12 horas esto con el fin de tener un buen tiempo de retención y de esta forma garantizar que los sólidos sedimentables puedan decantar y se inicie la degradación de la materia orgánica, pasada las 12 horas el agua pasa al segundo compartimento donde se termina de realizar el proceso de degradación de la materia orgánica y lo que no se alcanzó a sedimentar en el primer compartimento sedimenta en el segundo y por último está un Filtro de Flujo Ascendente (FAFA), a este filtro llega el clarificado para un proceso de pulimiento, en este punto el agua pasa a través de una capa filtrante haciendo contacto con una capa biológica que se encuentra recubriendo la capa filtrante, la cual ayuda a remover sólidos y materia orgánica que no fueron retenidos ni degradados en los dos primeros compartimentos. El efluente luego de ser tratado en la PTAR es vertido a un canal de aguas lluvias la cual surte la quebrada La Yesca.

En la planta de tratamiento se cuenta con un lecho de secado, el cual facilita el tratamiento de los lodos que son retirados al momento de hacerle mantenimiento.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 72 de 86	

PLANTA DE TRATAMIENTO AGUA RESIDUAL



Para el seguimiento y medición del agua residual, se implementa la ficha No. PMA – MAGUA – 08.

Para el seguimiento a la planta de tratamiento de agua residual, se implementa la ficha No. PMA – PTAR – 07.

Manejo y disposición de residuos sólidos:

La generación de residuos del Aeropuerto El Caraño de Quibdó es de dos tipos: Institucional y comercial, en ella a grandes rasgos se pueden identificar residuos en su mayoría de tipo ordinario y reciclable, éstos últimos, potencial de reutilización y recuperación para gestores ambientales de la región.

El centro de acopio se localiza en las afueras del terminal aéreo, zona aledaña a AEROCIVIL. En este lugar el operario de recolección se encarga de realizar la separación del material recuperado, la disposición final de los residuos ordinarios y orgánicos. La distribución del centro de acopio, es la siguiente:

- Área de separación manual de residuos.
- Área de almacenamiento temporal de residuos recuperables.
- Área de almacenamiento temporal de residuos para disposición final.
- Área de almacenamiento temporal de residuos peligrosos.

La Empresa de aseo de Quibdó Aguas del Atrato S.A. E.S.P, es la entidad encargada de la recolección, transporte y disposición final de los residuos

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 73 de 86	

sólidos ordinarios generados en el Aeropuerto El Caraño. La disposición final de los residuos se realiza en el botadero a cielo abierto llamado Marmolejo.

En la ficha No. PMA – MIRS – 01, se presentan las actividades que se implementan en el manejo adecuado de los residuos ordinarios, orgánicos y reciclables generados en el aeropuerto.

En la ficha No. PMA-RESPEL-02, se presentan las actividades que se implementan en el manejo adecuado de los residuos líquidos y sólidos peligrosos, excepto los residuos hospitalarios, ya que son manejados directamente por la empresa AEROSANIDAD.

Manejo de la calidad del aire:

En la ficha No. PMA – MAIRE – 10 se presentan las medidas que se implementan para monitorear la calidad del aire con una frecuencia cada dos años.

Manejo de los niveles de ruido:

En la ficha No. PMA – MRUIDO-09 se presentan las actividades que se implementan cada año, para monitorear los niveles de ruido emisión (interior del aeropuerto) y ambiental (exterior) y qué actividades se ejecutan como gestión, para mitigar los impactos sociales del mismo.

Manejo ambiental de las obras civiles:

En la ficha No. PMA – OBRAS – 05 se presentan las diferentes actividades que se implementará en el control ambiental de las diferentes obras civiles que se desarrollarán en el aeropuerto, obras obligatorias como las no obligatorias.

Manejo componente social:

En la ficha No. PMA- GSOCIAL-04, se presenta la descripción de las actividades que se desarrollará como gestión social, es decir, las visitas pedagógicas y el desarrollo de la feria ambiental anual.

9.2. CONTROL Y PREVENCIÓN DEL PELIGRO POR FAUNA

9.3. El aeropuerto El Caraño implementara un sistema de prevención del peligro aviario y de la fauna, siguiendo las directrices generales y

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 74 de 86	

recomendaciones contenidas en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en aeropuertos, elaborado por la UAEAC.

9.4. En mérito de lo anterior, el aeropuerto El Caraño implementó un Plan de Gestión de Riesgos por Fauna, el cual es el resultado de una evaluación del riesgo realizada por expertos, se presentó como un documento impreso y contiene los procedimientos adoptados para desarrollar un sistema eficaz de prevención del peligro por la presencia de fauna, a través de fichas que facilitan su revisión e inclusión de páginas vigentes.

9.5. El Plan de Gestión de Riesgos por Fauna incluyó los objetivos, procesos, recursos, responsables, tiempo de ejecución, periodicidad e indicadores de cumplimiento de los subprogramas que se enuncian a continuación, los cuales son elaborados teniendo como base lo descrito para cada uno de ellos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en aeropuertos, así:

- Designación del personal responsable del Plan
- Comité Aeroportuario de Prevención del Peligro Aviario
- Diagnóstico y análisis del riesgo
- Implementación de medidas de control y procedimientos de intervención inmediata
- Sistemas de notificación de incidentes
- Programas de capacitación y sensibilización
- Revisión del Plan de Manejo de Fauna
- Documentación y control de datos

En la implementación del Plan de Gestión de Riesgos por Fauna el aeropuerto El Caraño:

- Designa el personal responsable de coordinar la implementación del Plan de Gestión de Riesgos por Fauna, de acuerdo a los criterios establecidos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna en aeropuertos.
- Garantiza la realización de estudios que permitan identificar los factores de riesgo del aeropuerto El Caraño.
- Evalúa la modificación de las áreas aeroportuarias, especialmente lo concerniente a zonas verdes y canales de agua, de tal manera que se reduzca el atractivo para la fauna, así como garantizar las medidas necesarias para evitar que en los interiores del recinto aeroportuario se desarrollen actividades que puedan constituirse como un foco de atracción de aves tales como mal uso de las basuras, zonas agrícolas, ganadería, entre otras.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 75 de 86	

- Evalúa la condición de operatividad del aeropuerto El Caraño en relación a la presencia de fauna como parte de los procedimientos rutinarios operacionales, y en caso de ser necesario, activar medidas de dispersión inmediatas que desalienten la presencia de fauna, minimizando el riesgo de impacto.
- Procura la correcta y oportuna notificación de incidentes con fauna en el aeropuerto El Caraño, de conformidad con los procedimientos establecidos en el Plan Nacional de Limitación de Fauna, y remite esta información al Grupo de Gestión Ambiental y Sanitaria de la Aeronáutica Civil, para su recopilación y remisión a la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.
- Cuenta con una base de datos de los incidentes reportados en el mismo, que incluye choques con aeronaves en movimiento, hallazgos de fauna muerta en pistas y zonas de seguridad y hallazgos de evidencias de choques como abolladuras y restos de fauna detectados por el Inspector de Plataforma o personal de mantenimiento y todas las afectaciones generadas a las operaciones aéreas por presencia de fauna, tales como aterrizajes o despegues abortados, maniobras evasivas, etc.
- Airplan S.A cuenta en la actualidad con un Comité Aeroportuario de Peligro Aviario y Fauna con base en los lineamientos establecidos por la Aeronáutica Civil ,además remite copia de las Actas de reunión al Grupo de Gestión Ambiental y Sanitaria
- El comité realiza inspecciones de áreas aledañas al aeropuerto El Caraño identificando la existencia de actividades potencialmente atractivas de fauna peligrosa para la aviación, tales como rellenos sanitarios, basureros, plantas de tratamiento de residuos sólidos, puntos de transferencia de residuos sólidos, mataderos, plazas de mercado, zocriaderos, frigoríficos, plantas de tratamiento de derivados animales, cuerpos de agua artificiales, entre otros, y que puedan poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas, y realiza la gestión ante las autoridades competentes para el control y seguimiento de dichas actividades, manteniendo informada a la Aeronáutica Civil de estos procesos.
- Desarrolla programas de capacitación que instruyen al personal aeroportuario sobre el peligro aviario y de la fauna.
- Cuenta con un sistema de documentación y control de datos de que soportan la gestión desarrollada en cada uno de los programas del Plan Gestión de Riesgos por Fauna, que brinde facilidad para su consulta y revisión.
- Implementa las directrices impartidas por el Comité Nacional de Peligro Aviario y Fauna.
- Divulga las diferentes estrategias empleadas en el control de fauna silvestre y orienta en la selección de los mecanismos a imprimir en el aeropuerto El Caraño.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 76 de 86	

- Establece los requerimientos y responsabilidades asociadas a la implementación del Plan de Manejo de fauna en el aeropuerto El Caraño y su evaluación a través del tiempo.
- Retransmite normatividad asociada al peligro aviario para que sirva de apoyo a la comunidad aeroportuaria, autoridades municipales, ambientales y comunidad vecina para la reducción de este riesgo.
- Sensibiliza a la comunidad aeroportuaria sobre la problemática generada por la presencia de fauna silvestre en el aeropuerto El Caraño.

9.6. El aeropuerto El Caraño tiene la facultad para retirar cualquier animal doméstico que se encuentre fuera del control de su propietario interfiriendo con la normal operación de las áreas de movimiento, del terminal y vías de acceso del aeropuerto El Caraño; lo anterior se hará a expensas y bajo riesgo de sus propietarios.

Con el fin de ampliar el alcance de este tema se deberá consultar el Plan de Control de Peligro por Fauna aeropuerto El Caraño.

CAPITULO X

10. SANIDAD AEROPORTUARIA

Se establecen los requisitos y procedimientos a seguir para el transporte de pasajeros, pasajeros enfermos que utilicen aerolíneas comerciales y su atención dentro del aeropuerto en el área de Sanidad Aeroportuaria.

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

10.1. Objetivos de la sanidad aeroportuaria

Atender las emergencias y urgencias aeroportuarias que se presenten en los aeropuertos.

10.2. Aspectos básicos de la sanidad aeroportuaria

10.3. El Aeropuerto aplica las medidas y acciones sanitarias y/o ambientales, contenidas en el Reglamento Sanitario Internacional, la Ley 9a De 1979, el Decreto 1601 de 1984, 1011 de 2006 y Resolución 1043 de 2006; y de las demás normas que lo modifiquen o adicionen en lo referente al Plan de

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 77 de 86	

Emergencia, Programa de Vigilancia Epidemiológica y de Control Sanitario, el Servicio de Sanidad del Aeropuerto presta servicio médico y paramédico durante el horario de operación del aeródromo.

10.4. Se presta los servicios de atención médica de urgencias a tripulantes, pasajeros, operarios, visitantes y funcionarios vinculados al aeropuerto.

10.5. Se tiene un protocolo de manejo residuos hospitalarios, un protocolo de transporte de autorización de órganos, autorización de pasajeros enfermos o en condiciones especiales y demás protocolos que la operación requiera.

10.6. Cuando un usuario requiera el Servicio de Sanidad aeroportuaria se debe tener en cuenta que:

- a. El paciente debe ser llevado a las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria
- b. Cuando se solicite la presencia del médico en cualquier área del aeropuerto, debe ser porque el estado de salud del paciente esta tan comprometido que su traslado a las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria es difícil.
- c. Cuando se solicite un servicio de ambulancia dentro del área aeroportuaria, se debe especificar si esta requiere ir acompañada de un médico o personal paramédico debidamente certificado.
- d. El aeropuerto, mantiene las instalaciones de sanidad, de los equipos médicos y asistenciales, así como el servicio oportuno y eficiente a usuarios de esta dependencia.
- e. La prestación del servicio de ambulancias TAB se realizara de acuerdo al estado de salud de la paciente y previa autorización del médico de turno.

10.7. Transporte de pasajeros enfermos y pasajeros con movilidad reducida

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 78 de 86	

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

10.9. Cuando se presenten situaciones humanitarias y/o insalvables, los explotadores de aeronaves deben proceder a transportar al pasajero, siempre y cuando no se comprometa la salud del resto de pasajeros o la seguridad del vuelo, y que exista la respectiva autorización del médico tratante en donde se adviertan los posibles riesgos del caso, los cuales, los serán asumidos por el enfermo o quien autorice su traslado.

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

10.11. Cualquier aeronave que transporte pasajeros enfermos debe informar a Sanidad Aeroportuaria del aeropuerto desde el sitio de origen del vuelo y antes del despegue, transmitiendo los siguientes datos: nombre completo del paciente, destino, edad, diagnostico, estado actual, tipo de acompañante (familiar, medico, etc.), lugar de remisión y si tiene servicio de ambulancia confirmado o no.

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

10.13. El servicio de ambulancia, debe llegar a Sanidad Aeroportuaria Diez (10) minutos antes, de la hora estimado de arribo de la aeronave al lugar de destino. La ambulancia debe solicitar el permiso de ingreso a plataforma, ante el área de identificación del aeropuerto.

10.14. Información médica de restricción para el vuelo

Sanidad Aeroportuaria informara a los usuarios sobre las patologías especiales que se deben tener en cuenta a la hora de volar, entre las que se encuentran:

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 79 de 86	

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

10.15. Contraindicaciones cardiovasculares:

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

10.16. Indicaciones cardiovasculares para suministro de oxígeno durante el vuelo:

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

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 80 de 86	

10.17. Recomendaciones preventivas de trombosis venosa profunda en vuelos largos:

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

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

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

Asma

Enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC).

Bronquiectasias y fibrosis quística.

Enfermedad pulmonar intersticial.

Neoplasias malignas.

Enfermedades neuromusculares. Infecciones respiratorias.

Neumotórax.

Derrame pleural.

Enfermedades vasculares del pulmón.

Pacientes especiales (pacientes con traqueotomía o cánula de oxigenación).

10.20. Indicaciones y contraindicaciones a tener en cuenta por el usuario en estado de embarazo y que pretende volar:

- a. Las náuseas y mareos se ven incrementados durante el vuelo.
- b. No usar prendas de vestir apretadas y el cinturón debe estar flojo durante el vuelo.
- c. Se puede presentar hipoxemia si la embarazada se encuentra con hemoglobina baja.
- d. Las embarazadas de alto riesgo con complicaciones no deben volar. (amenaza de parto prematuro, preeclamsia, hipertensión crónica, embarazos múltiples, incompetencia cervical y sangrados previos entre otros.)

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 81 de 86	

- e. Las embarazadas deben caminar durante el vuelo mínimo cada hora por el riesgo de TVP en vuelos de duración mayor a Tres (3) horas.
- f. Mujeres con más de 35 semanas de embarazo deben ser evaluadas por medico de sanidad aeroportuaria quien evaluara el riesgo beneficio para expedir la autorización de vuelo.
- g. Los recién nacidos para mantener la trompa de Eustaquio permeable
- h. Los nacidos con más de Diez (10) días pueden volar sin problema pero se recomienda que sean amamantados durante el descenso.

10.21. Contraindicaciones que son consideradas como absolutas:

- a) Enfermedades infectocontagiosas
- b) Moribundos
- c) Otitis media aguda
- d) Sinusitis aguda
- e) Pacientes psiquiátricos sin control médico
- f) Pacientes
- g) Pasajeros en estado de embriaguez o alicoramamiento o bajo los efectos de drogas alucinógenas, siendo necesario el dictamen pericial de personal médico o paramédico del Grupo de Sanidad Aeroportuaria.

10.22. Contraindicaciones post quirúrgico o de procedimientos con restricciones a la hora de volar:

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

10.23. Los Pacientes quemados deben ser transportados dentro de las primeras veinticuatro (24) horas; una vez pasado este lapso las complicaciones son mayores, pues aumenta la posibilidad de deshidratación y el riesgo de infección. Es importante anotar, que debido a la disminución de la humedad

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 82 de 86	

del aire en la altura, el aporte de líquido a estos pacientes debe ser muy alto para reponerle las pérdidas de los mismos en la zona quemada

10.24. Certificado de aptitud para viaje aéreo

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

10.25. El certificado de aptitud debe incluir:

- a) Resumen de la Historia Clínica
- b) Identificación del paciente
- c) Antecedentes médicos
- d) Diagnostico
- e) Resumen de la enfermedad actual
- f) Manejo médico
- g) Nombre y número telefónico del médico tratante
- h) Examen médico pre vuelo
- i) Tipo de acompañante requerido
- j) Remisión confirmada al Centro asistencial donde va dirigido el paciente

Datos de la aerolínea en que viaja:

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

CAPITULO XI

11. SEGURIDAD OPERACIONAL EN EL AERÓDROMO

El aeropuerto ha desarrollado un plan de implementación y un manual de seguridad operacional con base a la normativa vigente. Documentos que

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 83 de 86	

definen los procedimientos de reducción de peligros para la operación de las aeronaves en el aeropuerto el Caraño de Qibdo.

CAPITULO XII

12. Mantenimiento de los Terminales de Pasajeros, Carga, Pistas, Calles de rodaje, Plataforma y Accesos

12.1. El área de Mantenimiento del aeropuerto desarrolla e implementa un programa de mantenimiento preventivo para los Terminales de pasajeros, pistas, calles de rodaje y plataformas de aeronaves. AIRPLAN S.A. vela que se disponga de personal capacitado, cualificado y calificado para prestar los servicios requeridos, ya sea como personal permanente o subcontratado, dependiendo del requerimiento de los servicios. Dentro del edificio y en el área de estacionamiento de aeronaves, AIRPLAN S.A. lleva a cabo las tareas de mantenimiento con el objetivo de proporcionar seguridad, salud, confort, consumo mínimo de recursos y vida útil máxima de las instalaciones. Es un programa de Conservación de las Infraestructura y Equipos.

12.2. El Plan de Mantenimiento asegurará que se utilice un sistema de prevención que incluirá, lo siguiente:

- a) Inspecciones de rutina e información de condición de todos los bienes.
- b) Actividad preventiva basada en una actividad de reparación o sustitución efectiva.
- c) Programas de trabajo que reflejen los requerimientos operacionales, que incorporen la capacidad de satisfacer una actividad de reparación inmediata no planificada.
- d) Evaluación de la reparación o mantenimiento continuo versus la sustitución o actualización al desarrollar presupuestos operacionales.

12.3. El Concesionario AIRPLAN S.A. se adherirá a los siguientes códigos y normas, según sea aplicable y/o establecido:

- a) Códigos y Normas de Construcción que sean aplicables (La construcción se ha regido bajo las normas ISO 9001).
- b) Recomendaciones de Fabricantes;
- c) Códigos y recomendaciones locales;
- d) Normas de prevención de incendios.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 84 de 86	

12.4. Mantenimiento de Terrenos

12.5. El Concesionario desarrolla e implementa un programa de mantenimiento de los terrenos existentes en una forma estéticamente agradable y que brinde la posibilidad de mejorar la imagen de los Aeropuertos. El programa de trabajo incluye inspecciones periódicas, programación de actividades asignadas para la reparación, mantenimiento y actividades de actualización. Se cuenta con personal capacitado y certificado, para cumplir con las tareas requeridas conforme a los estándares de calidad exigidos.

12.6. Las áreas involucradas en este programa incluyen:

- a) Reparación y mantenimiento de los jardines internos y externos del Aeropuerto. sobre la base de un programa de prioridades.
- b) Desmalezado químico y control de plagas.
- c) Plantación y mantenimiento de plantas según sea requerido.
- d) Poda y mantenimiento de árboles y arbustos.
- e) Preparación para el invierno de todas las áreas de jardines.
- f) Limpieza de hoja secas y su recolección.
- g) Implementación y ejecución del plan aprobado de paisajismo.

12.7. RESPALDO ELECTRICO EN EL AEROPUERTO EL CARAÑO

En caso de presentarse una falle en el fluido eléctrico en el aeropuerto, este cuenta con un respaldo de UPS para los equipos críticos de la operación del lado aire y terminal de pasajeros, que permite que estos equipos no salgan de operación.

Las características y especificación de los equipos de la subestación, se encuentran descritos en el plan de mantenimiento.

CAPITULO XIII

13. Control de Superficies Limitadora de Obstáculos

13.1. Vigilar las superficies limitadoras de obstáculos.

La Aerocivil realizar inspecciones periódicas de acuerdo a procedimiento sobre inspección externa del área de movimiento, para identificar cualquier emplazamiento de antenas, construcción de edificaciones o cualquier otro

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 85 de 86	

obstáculo que se esté realizando en las inmediaciones del aeródromo de acuerdo al plano de superficies delimitadoras de obstáculos, con el fin de notificar a la dependencia de seguridad de la Aeronáutica civil.

13.2. Controlar los obstáculos dentro de la autoridad del explotador

Todo emplazamiento de antenas, o cualquier objeto que pueda ser un obstáculo a las operaciones aéreas, debe ser autorizado por la división de procedimientos de la dirección de operaciones aéreas de la aeronáutica civil, quien realizará un estudio técnico para determinar si es viable y que altura máxima será permitida.

Vigilar la altura de edificios o estructuras dentro de los límites de las superficies limitadoras de obstáculos

Toda construcción de edificaciones o cualquier objeto que pueda ser un obstáculo a las operaciones aéreas, debe ser autorizado por la división de procedimientos de la dirección de operaciones aéreas de la Aeronáutica civil, quien realizará un estudio técnico para determinar si es viable y que altura máxima será permitida.

Controlar nuevas construcciones en las vecindades del Aeropuerto.

Toda construcción de edificaciones o cualquier objeto que pueda ser un obstáculo a las operaciones aéreas, debe ser autorizado por la división de procedimientos de la dirección de operaciones aéreas de Aeronáutica civil, quien realizará un estudio técnico para determinar si es viable y que altura máxima será permitida.

	PLAN DE OPERACIONES AEROPUERTO EL CARAÑO	Código	PL-04-006
		Versión	00
		Fecha	20-04-2015
		Página 86 de 86	

CAPITULO XIV

14. FACILIDADES DEL AEROPUERTO EL CARAÑO

RECURSO	DISPONIBILIDAD
Rampas	24 Horas
Baños	13 Horas
Servicio Sanidad Aeroportuaria	12 Horas
Carros porta Equipaje	13 Horas
Servicios SEI	12 Horas
Locales Comerciales	12 Horas
Servicios de Atención al Usuario	12 Horas
Servicio de Estacionamiento Publico	13 Horas
Servicio Policía Aeroportuaria	13 Horas
Servicio de Facturación (tasa aeroportuaria)	12 Horas
Servicio Carnetización	12 Horas
Servicio TWR	12 Horas
Servicio Plan de Vuelo	12 Horas
Servicio Meteorología	12 Horas
Servicio Inspección de Plataforma	12 Horas
Servicio de Transporte Público (Taxi)	12 Horas