


| | | | |
|---|--|-------------|--------------|
|  <small>AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A.</small> | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| LISTA DE DISTRIBUCION | | PÁGINA | Pág. 1 de 97 |




MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS

AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ


AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A.

El contenido de este documento es propiedad de Aeropuertos del Caribe S.A. no pudiendo ser reproducido, ni comunicado total o parcialmente, a otras personas distintas de las incluidas en la lista de distribución adjunta a este documento, sin la autorización expresa de ACSA.


Copia N°: --/--

| | | | |
|--|--|---------------------------|--------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| | | CONTROL DE CAMBIOS | |


| VERSIÓN | FECHA | NATURALEZA DE CAMBIOS | RESPONSABLE |
|---------|------------|--|---------------------|
| 1 | 1997-06-03 | ORIGINAL | JEFE DE OPERACIONES |
| 2 | 2005-01-11 | ACTUALIZACION | JEFE DE OPERACIONES |
| | 2005-05-19 | ADAPTACIÓN EN CAPÍTULO 6 NUM. 6.4 CONTROL DE ARMAS DE RESOLUCIÓN 01556 DE ABRIL 11 DE 2005 EMANADA POR LA UAEAC. | JEFE DE SEGURIDAD |
| 3 | 2009-09-15 | ACTUALIZACIÓN | JEFE DE OPERACIONES |
| 4 | 2010-04-30 | ACTUALIZACIÓN | JEFE DE OPERACIONES |

| | | | |
|--|---|-------------|--------------|
|  <small>AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A.</small> | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DIRECTORIO GENERAL | | PÁGINA | Pág. 4 de 97 |


| DIVISIÓN | e-mail | TELÉFONO | EXT. PBX |
|---|--|--------------------|-----------|
| PBX | | 3348128 | |
| FAX | | 3348099 | |
| PRESIDENTE | rriveira@baq.aero | 3348078 | 115 |
| JEFE COMERCIAL | afernandez@baq.aero | 3348392 | 107 |
| JEFE DE OPERACIONES | mvergara@baq.aero | 3348134 | 109 |
| JEFE DE SEGURIDAD | fgonzalez@baq.aero | 3348180 | 103 |
| JEFE ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO | hramos@baq.aero | 3426361 | 108 |
| JEFE TECNICO | arasch@baq.aero | 3348128 | 113 |
| INGENIERO MANTENIMIENTO OBRAS CIVILES | rahumada@baq.aero | 3348128 | 123 |
| ARQUITECTO OBRAS CIVILES | langulo@baq.aero | 3348128 | 207 |
| INGENIERO DE PLANEACION Y PROGRAMACIÓN | jsopo@baq.aero | 3348128 | 139 |
| COORDINADOR LADO TIERRA | avasquez@baq.aero | 3348128 | 138 |
| COORDINADOR LADO AIRE | nmelo@baq.aero | 3348128 | 122 |
| COORDINADOR SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS | mperez@baq.aero | 3348128 | 140 |
| COORDINADOR GESTION AMBIENTAL Y CALIDAD-SEGURIDAD OPERACIONAL | lalvarez@baq.aero | 3348128 | 134 |
| CECOA | cecoa@baq.aero | 3348190 | 126 y 131 |
| CECOA FAX | | 3348193 | |
| OFICIAL DE FAUNA SILVESTRE | wagudelo@baq.aero | 3348129 | 135 |
| INFORMACION, ATENCION AL USUARIO | informacion@baq.aero | 3348128 3348102 | 132 |

| | | | |
|---|---|-------------|--------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| TABLA DE CONTENIDO | | PÁGINA | Pág. 5 de 97 |


| | |
|--|-----------|
| DEFINICIONES..... | 8 |
| 1. GENERALIDADES..... | 18 |
| 2. OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | 21 |
| 2.1. Objetivo | 21 |
| 2.2. Rodaje, remolque e inicio de motores..... | 21 |
| 2.3. Uso del grupo auxiliar de potencia – APU | 25 |
| 2.4. Estacionamiento de Aeronaves..... | 26 |
| 2.5. Aprovisionamiento de combustible y otros fluidos..... | 27 |
| 2.6. Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando | 31 |
| 2.7. Mantenimiento de Aeronaves y Prueba de Motores | 35 |
| 3. VEHÍCULOS..... | 40 |
| 3.1. Objetivo | 40 |
| 3.2. Clasificación de los vehículos | 40 |
| 3.3. Permisos..... | 41 |
| 3.4. Especificación e identificación de los vehículos categorías I y II, de tránsito regular hacia el Interior del Aeropuerto. | 43 |
| 3.5. Disposiciones operacionales para vehículos que transiten en áreas restringidas..... | 45 |
| 4. PEATONES | 50 |
| 4.1. Objetivo | 50 |
| 4.2. Normas de comportamiento | 50 |

| | | | |
|---|--|-------------|--------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| TABLA DE CONTENIDO | | PÁGINA | Pág. 6 de 97 |

| | |
|--|-----------|
| 5. TERMINALES | 53 |
| 5.1. Objetivos..... | 53 |
| 5.2. Terminal De Pasajeros..... | 53 |
| 5.3. Transporte de Equipajes..... | 61 |
| 5.4. Manejo de Mercancías Peligrosas..... | 62 |
| 5.5. Locales Comerciales | 63 |
| 5.6. Terminal y Rampa de Carga..... | 64 |
| 5.7. Mantenimiento Infraestructura..... | 66 |
| 6. CONTROLES ESPECIALES EN AREAS RESTRINGIDAS | 68 |
| 6.1 Objetivo | 68 |
| 6.2. Control a vehículos en las áreas o zonas de seguridad restringidas..... | 69 |
| 6.3. Control de Personas | 70 |
| 6.4. Control de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas..... | 72 |
| 6.5. Control y transporte de personas bajo medidas especiales de seguridad..... | 73 |
| 6.6. Control de ingreso de vehículos a parqueaderos del aeropuerto..... | 74 |
| 7. SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN..... | 76 |
| 7.1. Objetivos..... | 76 |
| 7.2. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios..... | 76 |
| 7.3. Plan de Emergencia | 77 |
| 7.4. Centro de operaciones de emergencia y puesto móvil de mando..... | 80 |
| 8. GESTION AMBIENTAL..... | 81 |

| | | | |
|---|--|-------------|--------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| TABLA DE CONTENIDO | | PÁGINA | Pág. 7 de 97 |

| | |
|---|-----------|
| 8.1. Objetivo | 81 |
| 8.2. Aspectos básicos | 81 |
| 8.3. Manejo de residuos..... | 84 |
| 8.4. Control y prevención del peligro por fauna silvestre..... | 87 |
| 9. SANIDAD AEROPORTUARIA..... | 89 |
| 9.1. Objetivo | 89 |
| 9.2. Aspectos Básicos | 89 |
| 9.3. Transporte de Pasajeros Enfermos y pasajeros con movilidad reducida | 90 |
| 9.4. Requisitos para el transporte de pasajeros enfermos por aerolíneas comerciales..... | 91 |
| 9.5. Transporte de Pasajeros en Condiciones Médicas Especiales..... | 92 |
| 9.6. Certificado de aptitud para viaje aéreo | 95 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 96 |

| | | | |
|--|---|-------------|--------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 8 de 97 |

DEFINICIONES


Para facilitar la comprensión del presente Manual de Operaciones Aeroportuarias, a continuación se describe el significado que se debe dar a cada una de las siguientes palabras, términos o frases:

- **Accidente aeronáutico.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual:
 - Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con 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 inmuebles o terrenos del aeropuerto y comprenden una vasta gama de servicios como tiendas libres de impuestos, zonas francas, bancos, alquiler y estacionamiento de vehículos, publicidad en el aeropuerto y restaurantes entre otros (se exceptúan el suministro de combustible, los servicios de escala y de aprovisionamiento a bordo).

- **Acto de interferencia ilícita.** Nomenclatura internacional utilizada para denominar todos los actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:
 - Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo.
 - Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra.
 - Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
 - Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
 - Introducción a bordo de una aeronave o en un Aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales.
 - Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.


También se considera acto de interferencia ilícita la tentativa de realizar cualquiera de las conductas anteriores, así como la complicidad o el favorecimiento en la realización de los mismos.

| | | | |
|--|---|-------------|--------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 9 de 97 |


- **Aeródromo.** Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- **Aeródromo controlado.** Aeródromo en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.
- **Aeronave.** Toda máquina que puede sustentarse y desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar pesos útiles (personas o cosas).
- **Aeropuerto.** Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y carga en el tránsito aéreo; y que a juicio de las autoridades competentes del Estado Colombiano, posee instalaciones suficientes para ser considerados de importancia en la aviación civil.
- **Aeropuerto público.** Son aeropuertos públicos todos los aeropuertos civiles de propiedad del estado, y los que aún siendo de propiedad privada están destinados al uso público para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios bajo remuneración a personas distintas al propietario; los demás son privados.
- **Aeropuerto nacional.** Todo aeropuerto dotado de infraestructura aeroportuaria y aeronáutica, designado por el estado como tal, destinado en forma exclusiva a operaciones de carácter nacional en el cual se realizan controles de seguridad de aviación civil y policivos.
- **Aeropuerto internacional.** Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tránsito aéreo internacional, y que el estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola, y demás procedimientos similares requeridos.
- **Aeropuerto concesionado.** Todo aeropuerto internacional o nacional, abierto a la operación pública, entregado a particulares, 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.
- **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.
- **Área de maniobras:** Parte del Aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 10 de 97 |

- **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 la(s) plataforma (s).
- **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.
- **Área o zona de seguridad restringida** Aquellas zonas o áreas de la parte aeronáutica y aeroportuaria identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso se aplican otros controles de seguridad; dichas áreas normalmente incluirán entre otras, todas las áreas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipajes, incluida las zonas en que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionado; los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves; las dependencias de comunicaciones y ayudas a la navegación área. El acceso a estas zonas estará limitado mediante uso de la autorización o permiso expedido por el Gerente o Administrador Aeroportuario o el Gerente del Concesionario.
- **Autoridad ATS.** Autoridad designada por el Estado responsable de proporcionar los servicios, de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.
- **Cajas estacionarias.** Recipientes provistos por la gerencia o administración del aeropuerto para el almacenamiento de los desechos en los puntos intermedios.
- **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;
 - **Calles 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 a virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible. (Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Parte 1)

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 11 de 97 |

- **Carga sensitiva.** Incluye los materiales que aunque tengan un valor económico relativamente bajo, su pérdida, hurto o descuido podría acarrear serias consecuencias a la seguridad pública; este concepto incluye entre otros: Explosivos, armas, narcóticos, drogas peligrosas, artículos médicos, material radioactivo o nuclear, material corrosivo.
- **Conductor.** El término conductor se refiere a cualquier persona que conduce un vehículo o equipo autopropulsado independiente de que su categoría laboral en su empresa sea o no esta.
- **Contaminantes peligrosos.** Productos con componentes tóxicos, inflamables o corrosivos que pueden causar lesiones graves al ser humano o al medio ambiente.
- **Control de seguridad de la aviación civil.** Conjunto de procedimientos y técnicas que desarrolla la autoridad aeroportuaria, bien sea en forma directa o por intermedio de compañías de seguridad especializada contratadas, los concesionarios aeroportuarios y/o la Policía nacional, determinadas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil, orientadas a controlar el acceso de personas o vehículos a las áreas de seguridad restringidas, así como a prevenir que se introduzcan a las aeronaves o aeropuertos armas, explosivos, objetos incendiarios, materias o sustancias peligrosas, o artículos que puedan 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.
- **Desinsectación.** Operación practicada para eliminar insectos en edificaciones, instalaciones, vehículos, equipajes, mercancías o embalajes.
- **Desratización.** Operación practicada para eliminar roedores (ratones o ratas) en edificaciones, instalaciones.
- **Diamante de seguridad:** Área de protección alrededor de las aeronaves estacionadas en el aeropuerto, delimitadas por líneas rectas, entre la nariz, puntas de plano y cono de cola de las aeronaves.
- **Emergencia.** Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesita auxilio inmediato.
- **Explotador de aeródromo.** Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante al cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal el registro aeronáutico. Se presume

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 12 de 97 |

explotador al dueño de las instalaciones equipos o servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro Aeronáutico Nacional.


En los casos en que un aeródromo sea construido (previa autorización de la (UAEAC) u operado por acción comunal, o de otra manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.

De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, los explotadores así como las personas o entidades que presten servicios de infraestructura aeronáutica son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

- **Explotador de aeronave.** Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización - diferente del fletamento - mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente Registro Aeronáutico Nacional. Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.


El explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.

- **F.O.D.** Objetos extraños al entorno o basura.
- **Follow Me.** Expresión que se refiere a la mimbra que efectúa un vehículo (IR) para guiar una aeronave hasta su estacionamiento final. también se aplica al vehículo que guía a otro vehículo en el área de movimiento.
- **Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- **Infraestructura Aeroportuaria y Aeronáutica.** Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y plataformas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.
- **I.R. Inspector de Rampa.** Persona entrenada y debidamente competente encargada de supervisar, fiscalizar la gestión de circulación de aeronaves, vehículos terrestres o peatones en el área de maniobras y de apoyo a la gestión de la Torre de Control. Inspector de Rampa.


| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 13 de 97 |

- **HELIPUNTO.** Lugar especificado dentro del área de movimiento del aeródromo, destinado a la “iniciación de MANIOBRA DE Despegue” o a la “Culminación de la maniobra de Aproximación” de un helicóptero.
- **Manejo de residuos.** Procedimiento que comprende las siguientes actividades: recolección, clasificación y transporte de desechos hasta su destino final.
- **Mantenimiento.** Inspección, revisión, reparación, conservación y cambio de partes, tendientes a conservar las condiciones de aeronavegabilidad de una aeronave y/o componentes de ella.
- **Muelle de espigón.** Corredor situado a nivel del terreno, o por encima o por debajo de él, y que conecta los puentes de estacionamiento de aeronaves con el edificio de pasajeros.
- **Número 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.
- **N/A.** No aplica.
- **Operaciones aeroportuarias.** Todas aquellas actividades indispensables desarrolladas dentro del aeródromo, que complementa en tierra las actividades aeronáuticas.
- **PARIF.** Programa aeroportuario de reducción de impactos por fauna.
- **P.C.P. Permiso de Conducción en Plataforma.** Autorización expedida por la Gerencia del Aeropuerto imprescindible para poder conducir los vehículos o equipos autopropulsados en plataforma.
- **Pista.** Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.
- **Pista en uso o pista activa.** Pista o pistas que la torre de control de aeródromo considera más adecuadas, en un momento dado, para los tipos de aeronaves que se espera aterrizarán o despegarán en dicho aeródromo.

Nota: *Pistas separadas o múltiples pueden ser designadas como pista en uso para las aeronaves que lleguen y para las aeronaves que salgan.*


| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 14 de 97 |

- **Plan de contingencia.** Procedimientos extraordinarios que hacen parte del Plan de seguridad de aeropuerto y que tienen como finalidad coordinar los esfuerzos entre los distintos organismos, empresas e instituciones para hacer frente a cualquier amenaza o acto de interferencia ilícita que afecte la seguridad de las personas, las aeronaves y las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias.
- **Plan de emergencia.** Procedimiento que se debe seguir en un aeródromo para hacer frente a un accidente o incidente que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones, con el fin de facilitar las operaciones de rescate de víctimas, evacuación de heridos y restablecimiento de las operaciones aeronáuticas.
- **Plan de seguridad de aeropuerto.** Conjunto de medidas ordinarias y extraordinarias aplicadas en un aeropuerto a través de las cuales se implementan los principios y normas establecidas en el Programa nacional de seguridad de la aviación civil. Se entiende por medidas ordinarias aquellos procedimientos que se llevan a cabo permanentemente para el control de personas, equipajes, correo y carga en los aeropuertos.
- **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 combustibles, estacionamiento o mantenimiento.
- **Puesto estacionamiento de aeronaves.** Área designada en una plataforma destinada al estacionamiento de una aeronave.
- **Puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.** Punto donde se llevan las aeronaves que son objeto de un acto de interferencia ilícita y a la cual, se le aplicarán los procedimientos contemplados en el plan de contingencia del aeropuerto. También se denomina Punto "Z".
- **Punto vulnerable.** Todo lugar o instalación de un aeropuerto o conectada con el mismo, susceptible de actos de interferencia ilícita, en cuyo caso perjudicaría seriamente su funcionamiento. Se consideran puntos vulnerables en los aeropuertos: las pistas y calles de rodaje, las instalaciones de comunicaciones, servicios de tránsito aéreo y navegación aérea, instalaciones eléctricas, sitios de almacenamiento de agua, combustibles y toda instalación similar a las anteriores.
- **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 Nacional de Seguridad de la Aviación Civil** Medidas generales de carácter preventivo adoptadas por cada Estado de acuerdo con lo establecido en

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 15 de 97 |

el Anexo 17 al Convenio sobre aviación civil internacional, para proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. (Parte 17ª de los RAC, Resolución 01624 de 2007)

- **RAC:** Sigla que identifica a los Reglamentos aeronáuticos de Colombia, publicación de la UAEAC que reúne las normas aeronáuticas aplicables a todas las actividades directa o indirectamente relacionadas con el uso de aeronaves civiles.
- **Remolque.** Movimiento de las aeronaves apoyado en un vehículo, de todas maneras, ninguna aeronave remolcará a otra ni a otro objeto sin contar con previa autorización de la torre de control.
- **Remolque Atrás (Push Back)** Es la expresión que indica la maniobra de remolque, que efectúa un vehículo para mover una aeronave desde su estacionamiento hasta un punto establecido.
- **Rodaje.** Movimiento autopropulsado 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.
- **Residuos biodegradables.** Restos que se transforman a través de la acción de las bacterias por el paso del tiempo.
- **Residuos reciclables.** Son todos aquellos restos que se pueden transformar en nuevas materias.
- **Residuos no reciclables.** Son los residuos que una vez utilizados no pueden convertirse en nuevas materias o productos.
- **SAR.** Sigla inglesa comúnmente empleada que designa las expresiones Search and Rescue, en español Búsqueda y Salvamento.
- **SEI.** Salvamento y Extinción de Incendios.
- **Servicios aeroportuarios especializados.** Toda persona natural o jurídica que se habilite para atender el manejo o despacho de pasajeros, aeronaves, carga, correo, mantenimiento y demás facilidades requeridas en los aeropuertos por empresas nacionales e internacionales que operen en Colombia.
- **Servicio de asistencia en tierra.** Servicio normalmente prestado por entidades privadas a la llegada de vuelos, con el fin de facilitar a las aeronaves que no cuenten con instalaciones propias, servicios de parqueo, re aprovisionamiento de combustible etc.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 16 de 97 |


- **Servicio de dirección en plataforma.** Servicio proporcionado para regular las actividades y el movimiento de aeronaves y vehículos en la plataforma.
- **Servicio de tránsito aéreo – ATS.** Expresión genérica que se aplica según el caso, a los servicios de información al vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo.
- **Simulacro Total.** Práctica completa de emergencias, para verificar periódicamente si los procedimientos establecidos en el Plan de Emergencia son los adecuados y analizar los resultados de la verificación, a fin de mejorar su eficacia; así mismo en los simulacros se verifica la eficiencia de las instalaciones, servicios y del personal que deba intervenir en los distintos sucesos.

La periodicidad para la realización de éstas prácticas frente a emergencias operacionales, se encuentra establecida en la Parte 14^a de los RAC (mínimo una cada dos años) y frente a sucesos de interferencia ilícita, en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte 17^a de los RAC. (Mínimo una cada dos años)


- **Simulacro parcial.** Práctica parcial en las que se simula un suceso de emergencia, en busca de acoplar las acciones de un ente, dependencia o un grupo de éstos, que deban actuar frente a una situación de emergencia y que se encuentran establecidos sus protocolos de actuación, en el Plan de Emergencia del aeropuerto.

Estas prácticas parciales deben realizarse en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas; Igualmente se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia, tal como lo establece la Parte 14^a de los RAC, Capítulo 3.

- **Spot.** Punto demarcado en cercanía a la plataforma con el fin que las aeronaves sean ubicadas para efecto de estar listas a rodar.
- **S.T.** Superintendente de terminales.
- **Terminal.** Edificio destinado a realizar actividades aeroportuarias de atención de pasajeros o manejo de carga.
- **Turnarounds.** Virajes, giros alrededor de, circuitos durante algún procedimiento.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| DEFINICIONES | | PÁGINA | Pág. 17 de 97 |

- **Torre de control.** Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo, al tránsito de aeródromo.
- **UAEAC.** Sigla que se refiere a la entidad que en la República de Colombia cumple las funciones de autoridad aeronáutica, esto es, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
- **Vector.** Agente biológico portador o transmisor de una enfermedad infecciosa o parasitaria.
- **Vehículo.** Todo equipo automotor utilizado para el servicio de apoyo aeroportuario.
- **Vehículo cisterna.** Vehículo especialmente diseñado y equipado para transportar, suministrar o extraer combustible.
- **Otras definiciones.** Harán parte de este capítulo, aquellas definiciones relacionadas en la primera parte de los Reglamentos Aeronáuticos, Anexos técnicos, que estén directamente involucrados con la operación aeronáutica.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 1 | | PÁGINA | Pág. 18 de 97 |
| GENERALIDADES | | | |

1. GENERALIDADES

1.1. Las operaciones en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, deben realizarse de conformidad con las leyes, normas y estándares nacionales que rigen la actividad aeroportuaria e infraestructura, sin perjuicio de los dispuesto en tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia que regulen estos aspectos, así como las contenidas en este Manual y las demás normas emanadas de la UAEAC.

1.2. Para el manejo de situaciones en que las aeronaves en superficie ocasionen daños a terceros, se aplicaran los procedimientos de acuerdo a los dispuesto en el Código de Comercio, Libro V, Capítulo VI y VII, Artículos 1827 al 1847 inclusive.


1.3. En el Aeropuerto y su entorno, no podrán ejecutarse actividades relacionadas con paro o huelgas, manifestaciones multitudinarias realizadas por personas naturales o jurídicas que puedan interferir la normal operación de la pista de aterrizaje, calles de rodaje, plataformas, área de movimiento de aeronaves, Estación de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, Terminal de pasajeros y de carga, vías de acceso y demás áreas restringidas, de tales situaciones, la Gerencia o Administración del Aeropuerto o quien haga sus veces, actuará inmediatamente coordinando con las autoridades competentes las medidas correspondiente.

1.4. En el Aeropuerto, no se puede efectuar ninguna actividad comercial, sin que exista un permiso previo y escrito concedido por la dependencia de Seguridad de la Aviación Civil o quien haga sus veces.

1.5. En la Plataforma están permitidos los servicios de apoyo a las aeronaves, prestados por empresas de servicios aeroportuarios especializados que ostenten los permisos de funcionamiento vigente y cuenten con personal debidamente licenciado por la UAEAC, donde corresponda, consistentes en: Suministro de agua potable, aire acondicionado, retiro de excretas, desechos y basuras, aprovisionamiento de alimentos, aprovisionamiento de combustible, manejo de equipajes y demás equipos de apoyo técnico a las aeronaves. No obstante, a los efectos las empresas que presten estos servicios deben estar autorizadas por el explotador o empresa Concesionaria del Aeropuerto.

1.6. Aeropuertos del Caribe S.A, ACSA, en su calidad de Explotador o empresa Concesionaria del Aeropuerto abierto a la operación pública se obliga a:

1.6.1. Adoptar y coordinar las medidas tendientes a garantizar el servicio permanente y efectivo de la Infraestructura dispuesta para la operación aeroportuaria.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 1 GENERALIDADES | | PÁGINA | Pág. 19 de 97 |

1.6.2. Ejercer inspección y supervisión permanente, lo mismo que establecer y coordinar con las empresas vinculadas al Aeropuerto, estándares y parámetros de calidad para todos los servicios.

1.6.3. Adoptar medidas tendientes a garantizar que en todas aquellas actividades relacionadas con la atención directa al pasajero, se preste un servicio óptimo por parte de personas y equipos dispuestos para ello.

1.6.4. Mantener actualizado el sistema de señalización e información de áreas públicas, área de embarque y desembarque de pasajeros y plataformas, de tal forma que se garantice la correcta orientación a los usuarios.

1.6.5. Implementar y disponer medidas tendientes a garantizar un servicio adecuado de operaciones seguras, manejo y control ambiental, cuando se desarrollen áreas de construcción o mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y aeronáutica.

1.6.6. Conforme se establece en la Parte Décima Séptima de los RAC, Acsa tiene la obligación de cumplir y hacer cumplir lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, entre ello elaborar, implementar y mantener actualizado el Plan de Contingencia del Aeropuerto.


1.6.7. Conforme se establece en la Parte Décima Cuarta de los RAC, a mantener vigente un Plan de Emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades que en él se desarrollan.

1.6.8. Acorde a la Parte Décima Cuarta de los RAC, establece y demarca los sitios de parqueo de las aeronaves en los diferentes terminales aéreos y notifica a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria y a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea cuando corresponda para efectuar su publicación en el AIP de Colombia.

1.6.9. Conforme se establece en la Parte Décima Cuarta de los RAC, vigila el estricto cumplimiento de las normas aplicables a las instalaciones aeronáuticas contenidas en estos Reglamentos.

1.6.10. Atender y resolver las quejas y observaciones que los usuarios formulen en relación con el servicio que presta el Aeropuerto y de recepcionar y tramitar ante la UAEAC, las queja de los usuarios del Transporte Aéreo en general. En este sentido y con el fin de vigilar el cumplimiento correcto de esta obligación, Aeropuertos del Caribe S.A., dispone del PBX 3348128, de la página Web www.baq.aero y de una oficina de atención al usuario.

1.6.11. Asegurar que durante la ejecución de cualquier tipo de contrato que se realice en el Aeropuerto, se de estricto cumplimiento a los aspectos pertinentes contemplados en este Manual y de incluir en una o varias de sus cláusulas dentro del texto del documento contractual.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 1 | | PÁGINA | Pág. 20 de 97 |
| GENERALIDADES | | | |

1.6.12. Cualquier proyecto de obra civil en el Aeropuerto que implique la utilización de los servicios sanitarios, hidráulicos, de alcantarillado, eléctricos y de telecomunicaciones del aeropuerto debe contar con el concepto técnico del Jefe Técnico y del delegado de la Aerocivil, según corresponda la naturaleza del proyecto.


1.6.13. En todo proyecto u obra que se ejecute en el Aeropuerto, ACSA coordina con los contratistas, todo lo pertinente en materia de seguridad de aviación civil, tales como controles de acceso al contratista y sus empleados, permanencia y circulación en las áreas aeroportuarias en especial las áreas restringidas, ingreso de materiales y equipos que se requieran para la ejecución de los contratos, , ubicación de los campamentos entre otros, recalcando que el Programa de Seguridad de la Aviación Civil tiene como objetivo el proteger a pasajeros, tripulantes, personal en tierra, usuarios, las operaciones de los explotadores de aeronaves, las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias contra la comisión de actos de interferencia ilícita y que al régimen contenido en el mismo, están sometidas todas las personas que desarrollan actividades en el Aeropuerto o que de alguna manera tengan acceso a las áreas que conforman la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.

1.6.14. El propietario o responsable de una aeronave que como consecuencia de un accidente o falla mecánica se encuentre obstaculizando la normal operación del aeropuerto, tiene el deber de despejar el área afectada inmediatamente. De no hacerlo, ACSA podrá ordenar dicha remoción a expensas y bajo riesgo del propietario.

1.6.15. Está prohibido almacenar en el área de movimiento del aeropuerto o en cualquier sitio que interfiera la normal operación, restos de aeronaves, vehículos o equipos que se encuentren fuera de servicio. ACSA tiene la facultad para removerlos a expensas y bajo riesgo de los propietarios.

1.6.16. Los procedimientos para el manejo de situaciones en que las aeronaves en la superficie ocasionen daños a terceros, deben atender lo dispuesto en el Código de Comercio, Libro V, Capítulo 6.

1.6.17. El incumplimiento de lo establecido en este Manual, será objeto de sanciones conforme a lo estipulado en el Régimen Sancionatorio establecido en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia o demás normas vigentes.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 21 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2. OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE

2.1. Objetivo

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

2.2. Rodaje, remolque e inicio de motores

2.2.1. Ninguna aeronave que sea sometida a vuelo y/o tenga intenciones de vuelo, puede operar en el aeropuerto mientras no posea el certificado de aeronavegabilidad vigente, expedido por la Secretaria de Seguridad Aérea de la UAEAC.

2.2.2. Las aeronaves deben ser maniobradas en tierra únicamente por personal licenciado (Pilotos o Técnicos), el cual debe poseer licencia técnica apropiada, expedida o validada por la UAEAC, conforme a lo establecido en los RAC, y que se encuentre en condiciones de aptitud psicofísica para operarlas.


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

2.2.4. las maniobras en tierra para la llegada de aeronaves a los puestos estacionamiento en plataforma deben ajustarse a los métodos de seguimiento de las líneas guía que se encuentran señalizadas en la superficie.

2.2.5. En caso de demarcación no identificable o que presenten interrupción lineal, la aeronave debe ingresar remolcada al puesto de estacionamiento.

2.2.6. La salida autopropulsada de aeronaves estacionadas en las diferentes plataformas o hangares desde donde esta maniobra sea permitida se hace bajo la absoluta responsabilidad del piloto al mando y del personal de asistencia en tierra de la empresa aérea y debe estar sujeta al cumplimiento de las distancias mínimas de separación de las calles de rodaje de acuerdo a los RAC numeral 14.3.3.9.8.

2.2.7. En toda aeronave que sea remolcada dentro del área de movimiento con motores o turbinas apagadas o en funcionamiento, siempre debe encontrarse en la

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 22 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

cabina operando los frenos el piloto, copiloto o un técnico debidamente licenciado por la UAEAC. Los Inspectores de rampa o los Inspectores Técnicos, de considerarlo necesario, pueden solicitar la presentación de la respectiva licencia.

2.2.8. Todas las operaciones de aeronaves en tierra deben obedecer las instrucciones emanadas de la dependencia ATS, encargada de control superficie, quien actuará en coordinación con la autoridad en Plataforma cuando haya lugar a ello y en concordancia con lo estipulado en el presente Manual. No podrán efectuarse movimientos de aeronaves con potencia motriz propias al interior de los hangares.

2.2.9. En todo aeropuerto es obligación del comandante de una aeronave, obtener autorización de la Torre de Control antes de ingresar al área de maniobras. Una vez se encuentre dicha área se deben seguir las instrucciones respectivas, manteniendo comunicación permanente con dicha dependencia.

2.2.10. Ningún miembro de la tripulación de una aeronave o del personal en tierra puede estar bajo la influencia del alcohol, cualquier narcótico o estupefaciente.


2.2.11. 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, cuando sea necesario, que no existe peligro de colisión con 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.

2.2.12. Toda aeronave que se desplace por la Plataforma y calles de rodaje, debe hacerlo a una velocidad que garantice la seguridad de la operación y de acuerdo con el Manual de Operaciones de la misma, respetando lo establecido en el Manual de Operaciones del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

2.2.13. Toda aeronave que esté rodando o esté siendo remolcada debe proceder con las luces de navegación y anticollisión encendidas, sin importar la hora del día.

2.2.14. Es responsabilidad de la dependencia encargada de control superficie, realizar la coordinación con la autoridad en 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 debe coordinar con los inspectores de rampa la realización del seguimiento (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, cuando exista solicitud expresa de la tripulación, en los casos en que los pilotos manifiesten no estar familiarizados con el aeródromo, aeronaves extranjeras en vuelos no regulares, por recomendación del ATC o ante situaciones visualizadas por el IR que puedan generar algún tipo de riesgos a la operación.

2.2.15. Las aeronaves tipo jet que ocupen las posiciones de estacionamiento números 4, 5, 6, 7 y 8, deben ser remolcadas hasta el sitio que determine el Control

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 23 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

de Tierra. En todos los casos, el ATC autoriza primero el remolque de las aeronaves con motores apagados, posteriormente en el eje de rodaje interno de la plataforma, autoriza la puesta en marcha de los motores y posterior rodaje de la aeronave.

2.2.16. Las aeronaves tipo jet que salen de la Plataforma de Carga, deben ser remolcadas hasta el eje de rodaje interno de la plataforma, señalado por el Control de Tierra, a través de la frecuencia de Control Superficie, con el propósito de iniciar turbinas. Por ningún motivo las aeronaves que salen de las posiciones de estacionamiento de la plataforma de carga, pueden abandonarlas por sus propios medios.

2.2.17. En todos los casos, las aeronaves tipo jet que se encuentren ubicadas en los terminales bien sea de carga o pasajeros, encenderán de ser posible, sus turbinas durante el remolque y solo cuando la tobera de las mismas hayan dejado de apuntar hacia los terminales y que, a juicio del personal de tierra, con esta maniobra no se atente contra la seguridad de otras aeronaves, vehículos o la infraestructura.


2.2.18. En el caso del terminal de carga, se podrá exceptuar de la aplicación de esta norma a las aeronaves que por su diseño o fabricación no están provistas de APU. En tal caso, pueden iniciar un motor en mínima potencia en la posición de estacionamiento, previa autorización del ATC, y la verificación del inspector de rampa, quien velará por el cumplimiento de las normas de seguridad definidas en el Manual de Operaciones Aeroportuarias.

2.2.19. De igual manera, el remolque se hará previa autorización del Control de Tierra de acuerdo con la hora prevista para la operación, la cual será comunicada por la frecuencia de Control Superficie. En caso de presentarse retraso en dicha hora, el remolque será aprobado por el ATC a través de la misma frecuencia.

2.2.20. El Piloto se mantendrá en todo momento atento a la frecuencia de Control Superficie y se cerciorará de que el remolque se lleve a cabo hasta el eje de la Calle de Rodaje que el ATC le asigne.

2.2.21. Con relación a las aeronaves impulsadas por hélices, estas iniciarán motores en su posición de estacionamiento, tan pronto haya copiado autorización de Control de Tierra, siempre y cuando su rodaje se ajuste a la hora prevista de rodaje asignada por el ATC en la respectiva frecuencia.

2.2.22. Por ningún motivo se permite utilizar el Arrancador Neumático de Tierra en las posiciones de estacionamiento mencionadas en el numeral 1. En las demás posiciones de estacionamiento del terminal de pasajeros, se podrá utilizar el Arrancador Neumático de Tierra, en el inicio de motores de las aeronaves que presentan problemas de operatividad del APU; en tal caso, deben iniciar un motor en mínima potencia en la posición de estacionamiento, y posteriormente proceder al remolque de la aeronave.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 24 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

En la Plataforma de Carga podrá utilizarse Arrancador Neumático de Tierra, en las Aeronaves definidas en el numeral 4.

2.2.23. Las Aeronaves que son remolcadas hacia o desde las Posiciones Remotas del Aeropuerto, o que se trasladan de una posición de estacionamiento a otra, antes de iniciar la maniobra se comunicarán con la frecuencia de Control Superficie, manteniéndose en contacto con ella hasta que la aeronave se ubique en su posición final. El ATC puede ordenar detener la maniobra en cualquier momento, si a su juicio la aeronave en remolque interfiere la maniobra de otra que tiene prelación.

2.2.24. Ninguna Aeronave podrá entrar o salir de un hangar utilizando sus propios medios.


2.2.25. Si durante la maniobra de salida de las aeronaves de las posiciones de estacionamiento, se presentan fallas o averías en los equipos utilizados para maniobrar conforme a las normas de atenuación de ruido, el explotador de la aeronave solicita la presencia del IR, quien supervisará tal circunstancia y dejará constancia de ella. Adicionalmente, el explotador de la aeronave queda obligado en presentar un informe indicando los motivos del incumplimiento del "MAR", ante el Concesionario del Aeropuerto, quien una vez analizado lo remitirá al Grupo de Control y Seguridad Aérea.

2.2.26. Las aeronaves de operación consideradas de aviación general (Privada individual, ejecutiva o corporativa, militar, aduanas, policía nacional, deportiva, enseñanza experimental y civil del estado, etc.), y modalidades especiales (Aerotaxis, fotografías, publicidad, etc.), con PBMO inferior a 12.500 kilogramos, podrán salir por sus propios medios desde sus posiciones de estacionamiento, previa coordinación de la operación control superficie.

2.2.27. Las aeronaves deben desplazarse teniendo en cuenta que en las áreas de movimiento, el orden de prelación es el siguiente:

- Aeronaves en movimiento por sus propios medios. Salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave arrastrada.
- Aeronaves que rueden arrastradas. Incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos-guía.
- Vehículos de bomberos, inspector de rampa, ambulancias.
- Vehículos que rueden por las vías de servicio.
- Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio.

2.2.28. El comandante o en su defecto el responsable de una aeronave involucrada en un accidente o incidente en el aeropuerto, debe suministrar la información y documentación requerida por los inspectores de rampa, o Inspectores Técnicos de Control y Seguridad Aérea o por el Administrador del aeropuerto, para la elaboración

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 25 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

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


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

2.3. Uso del grupo auxiliar de potencia – APU

2.3.1. En las posiciones de estacionamiento 4, 5, 6,7 y 8, se autoriza el uso del APU por un período máximo de cinco (5) minutos, así:

- Aeronaves saliendo: Únicamente durante el tiempo necesario para iniciar el remolque y posterior encendido de los motores, previa autorización de remolque por el ATC.
- Aeronaves llegando: Únicamente durante la operación de parqueo en la posición asignada, mientras se conecta a la planta auxiliar de tierra o del puente de abordaje del muelle.
- Cuando por motivos operacionales, una compañía requiera de un mayor tiempo de operación del APU, en las posiciones antes señaladas, podrá ser autorizada por el ATC por un período máximo de quince (15) minutos. Estas razones deberán ser justificadas, en un plazo de cuarenta y ocho (48) horas, por el explotador de la aeronave ante la Secretaría de Sistemas Operacionales la UAEAC.
- En las demás posiciones de estacionamiento del terminal de pasajeros, y en la totalidad de las posiciones del terminal de carga, se podrá utilizar el APU conforme a los requerimientos que demande la operación. No obstante, cuando se generen quejas o malestar como consecuencia de contaminación sonora por el uso del APU, el operador del Aeropuerto queda facultado para reubicar el sitio de estacionamiento de la aeronave, hasta tanto el explotador de la aeronave acredite la realización de pruebas que determinen que los niveles de presión sonora producidos por el APU, se encuentra dentro de los límites permisibles.

2.3.2. Queda prohibido el uso del APU, por períodos superiores a los cinco (5) minutos en hangares o sitios cerrados. Se exceptúa de la presente disposición a las aeronaves de Estado ubicadas en plataformas militares o de policía (en aeropuertos civiles) cuando lo requieran durante vuelos de orden público.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 26 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.4. Estacionamiento de Aeronaves

2.4.1. Conforme se establece en la Parte Décima Cuarta de los RAC, los explotadores de aeropuertos abiertos a la operación pública están facultados para establecer y demarcar y demarcarán los sitios de parqueo de las aeronaves de transporte de pasajeros y carga, aviación general, otras modalidades y helicópteros. A efectos de utilización de las posiciones de estacionamiento de aeronaves, ACSA dispone de un procedimiento de Asignación de Puestos de Aeronaves, que son administradas a través del CECOA.

2.4.2. En virtud de lo anterior ninguna aeronave podrá ser estacionada, guardada o reparada fuera de las áreas designadas para este fin en el aeropuerto.

2.4.3. Mientras una aeronave permanezca parqueada en el Terminal de pasajeros o de Carga, no debe tener encendidos los motores ni la unidad auxiliar de poder (APU).

2.4.4. Durante todo el tiempo que una aeronave permanezca estacionada en las áreas de parqueo del aeropuerto, debe estar adecuadamente señalizada mediante conos reflectivos ubicados bajo los extremos de los planos principales, bajo la cola y de ser necesario bajo la nariz, conformando el diamante de seguridad.

2.4.5. Las aeronaves que se estacionen en las posiciones del Terminal de pasajeros o de carga, sólo lo harán para operaciones de embarque y desembarque de pasajeros o carga, equipajes o correo, además del servicio de mantenimiento de línea autorizado en dicha zona conforme se indica en el numeral 2.6.5.


2.4.6. Está prohibido embarcar o desembarcar pasajeros y/o carga, equipajes o correo a las aeronaves después de ser retiradas de la posición de estacionamiento o con los motores encendidos.

2.4.7. Ninguna aeronave de hélices podrá iniciar motores hasta tanto no se encuentren todos los pasajeros a bordo y sus puertas estén completamente cerradas.

2.4.8. Al arribo de una aeronave de hélices no se puede iniciar el desembarque de pasajeros, hasta tanto éstas no se encuentren completamente detenidas y sus motores apagados.

2.4.9. Está prohibido de manera absoluta el encendido de motores en aeronaves a pistón con la ayuda de sogas, lazos o cables colocados en las aspas o hélices.

2.4.10. Toda aeronave estacionada en una posición de la sala de embarque y desembarque de pasajeros o de carga, no puede permanecer en ésta más del tiempo estipulado en la Resolución 04865 del 24 de diciembre de 1997 o en las demás normas que le modifiquen o adicionen.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 27 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.4.11. Los pilotos de las aeronaves deben cumplir estrictamente con las posiciones de estacionamiento asignadas para el embarque, desembarque de pasajeros, carga, equipajes y correo o para cualquier otro efecto.

2.4.12. Para las aeronaves de las cuales se sospeche o compruebe que han sido objeto de cualquier tipo de interferencia ilícita, como secuestro o amenaza de artefacto explosivo, incluyendo aquellas que estén en estado de emergencia y transporten carga peligrosa, el Aeropuerto tiene determinado el punto de estacionamiento aislado o punto "ZULU", ubicado sobre la paralela, entre las calles de rodaje BRAVO "B" y CHARLIE a 200 metros del eje de la calle de rodaje "B".

2.5. Aproveccionamiento de combustible y otros fluidos

2.5.1. Todo proveedor de combustible está en la obligación de mantener en condiciones óptimas de mantenimiento los carro 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.

2.5.2. No se deben llevar a cabo operaciones de proveccionamiento o drenaje de combustible durante tormentas eléctricas.


2.5.3. Ninguna aeronave puede ser proveccionada o drenada de combustible mientras se encuentre en recintos cerrados.

2.5.4. En ningún momento se puede proveccionar combustible a vehículo o equipos de tierra en el área de movimiento de aeronaves, Este tipo de procedimientos sólo es factible realizarlos en los sitios señalados por la autoridad de la UAEAC o el explotador del aeropuerto.

2.5.5. Está prohibido el abastecimiento de combustible mientras las aeronaves se encuentren con los motores encendidos, salvo cuando se trate de aeronaves de las fuerzas militares que se encuentren en cumplimiento de misiones de Orden Público o aeronaves de ala rotatoria. En este caso es necesario que se disponga la presencia de un vehículo Contra incendios y no se encuentren pasajeros embarcados.

2.5.6. El responsable de la aeronave, debe disponer del personal necesario para coordinar y supervisar la operación de proveccionamiento de combustible.

2.5.7. Ninguna persona puede operar radiotransmisores, receptores o cualquier tipo de equipo electrónico o eléctrico de la aeronave, mientras ésta se encuentre en proceso de proveccionamiento o drenaje de combustible; así mismo, no está permitido la operación o manipulación de celulares y/o beeper por personal cercano a la aeronave.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 28 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.5.8. Sólo el personal encargado de mantenimiento, seguridad y operación de la aeronave puede ingresar al diamante de seguridad, área de protección alrededor de las aeronaves estacionadas en el aeropuerto, delimitadas por líneas rectas, entre la nariz, puntas de plano y cono de cola de las aeronaves.

2.5.9. Toda aeronave y equipo de abastecimiento deben contar con un sistema de extinción de incendios suficiente y convenientemente ubicado.

2.5.10. Nunca se debe operar un equipo aprovisionador de combustible que indique sobre temperaturas o baja presión de aceite.

2.5.11. No se puede fumar ni utilizar cualquier elemento o equipo que pueda causar ignición del combustible, mientras ésta se encuentre en proceso de aprovisionamiento o drenaje de combustible.

2.5.12. Tanto la aeronave como el carro cisterna o el equipo aprovisionador deben estar eléctricamente interconectados para prevenir que una descarga estática ocasione la ignición del combustible.

2.5.13. El vehículo aprovisionador de combustible en el momento de abastecer de combustible a la aeronave debe permanecer con las boquillas de los conductos suministradores de combustible bien conectadas.

2.5.14. No puede estar más de un vehículo aprovisionador de combustible posicionado en cada plano de la aeronave. Cuando una aeronave de alta capacidad esté siendo abastecida, los carros cisternas adicionales deben permanecer estacionados a una distancia superior a treinta (30) metros.


2.5.15. El operador del equipo aprovisionador o el conductor del carro cisterna, deben permanecer atentos a la operación durante todo el proceso de aprovisionamiento.

2.5.16. El vehículo abastecedor debe permanecer con la puerta de la cabina abierta, orientado de tal forma que pueda salir hacia adelante libremente en caso de cualquier eventualidad.

2.5.17. Los sistemas de freno del vehículo abastecedor deben permanecer activados.

2.5.18. Deben observarse periódicamente los indicadores del tablero del vehículo y del equipo de aprovisionamiento.

2.5.19. Concluido el aprovisionamiento o drenaje, debe examinarse que las tapas queden bien cerradas, evitando cualquier situación que pueda producir fuga o derrame de combustible.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 29 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.5.20. En caso de detectar concentración anormal de vapores de combustible o cualquier situación que pueda ocasionar peligro para las personas, equipos o infraestructura debe avisarse inmediatamente a los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto.

2.5.21. En caso de presentarse derrames de combustible o lubricantes, el causante es responsable de efectuar la respectiva limpieza, utilizando materiales absorbentes, en el evento que no se haga Acsa ordenará la limpieza a expensas del causante.

2.5.22. Ninguna persona puede encender los motores de la aeronave, mientras existan residuos de combustible esparcidos en el área en que esté estacionada.

2.5.23. Esas normas de aprovisionamiento y drenaje deben ser complementadas de acuerdo a los manuales de cada aeronave, y demás normas internacionales sobre el particular.

2.5.24. Cuando el Aeropuerto cuente con sistemas de aprovisionamiento de combustibles de los ya indicados, Acsa debe ajustarse a lo establecido en el presente Manual y exigir que el personal involucrado en esta labor sea instruido periódicamente.


2.5.25. Los vehículos cisterna deberían situarse de modo que:

- a. No obstruyan el acceso a la aeronave de los vehículos de Salvamento y Extinción de Incendios.
- b. Se mantenga una vía libre de obstáculos que les permita alejarse rápidamente de la aeronave en caso de emergencia.
- c. Los vehículos no obstruyan la evacuación de las partes ocupadas de la aeronave si se declara un incendio a bordo.

2.5.26. Todos los vehículos utilizados para operaciones distintas del reabastecimiento de combustible (por ejemplo, los camiones de equipajes, etc.), no deben pasar ni estacionarse bajo los planos de la aeronave mientras se realiza el reabastecimiento de combustible.

2.5.27. Los sistemas de escape de gases de todos los vehículos que tengan que funcionar en la zona de reabastecimiento de combustible deben ser objeto del mantenimiento sistemático más estricto para eliminar defectos que puedan originar chispas o llamas capaces de inflamar el combustible o los vapores de éste.

2.5.28. Las unidades auxiliares de energía (APU) cuyos productos de combustión descargan en la zona de operaciones de reabastecimiento, deben ser puestos en marcha antes de que se quiten los tapones de los vehículos cisterna o de que se conecten las mangueras de reabastecimiento.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 30 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.5.29. Si se desconecta un (APU), por cualquier causa, durante una operación de reabastecimiento de combustible, no deben volver a poner en marcha hasta tanto no haya concluido la operación y desaparecido todos los riesgos de combustión de los vapores de combustible.

2.5.30. No se deben conectar los generadores de energía terrestres durante este período.

2.5.31. No deben utilizar herramientas eléctricas, perforadores ni aparatos similares que puedan producir chispas o arcos.

2.5.32. No deberían utilizarse "flashes" eléctricos o electrónicos para fotografía en la proximidad inmediata del equipo de reabastecimiento de combustible, de los orificios de llenado ni de los respiraderos de la aeronave.


2.5.33. Se prohíbe la presencia de llamas al aire libre o de dispositivos capaces de producir tales llamas en la plataforma o en otros lugares situados a menos de 15 m de donde se esté llevando a cabo cualquier operación de reabastecimiento de combustible. En la categoría de llamas al aire libre y dispositivos capaces de producir tales llamas están comprendidos los siguientes:

- a. Cigarrillos, cigarros y pipas encendidas.
- b. Calentadores de llamas al aire libre.
- c. Sopletes de soldadura o de corte, etc.
- d. Antorchas u otras luces de llamas al aire libre

2.5.34. Cuando cualquier parte del tren de aterrizaje esté anormalmente recalentada, de ser necesario debe solicitarse la intervención o apoyo del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios del Aeropuerto e interrumpirse las operaciones de reabastecimiento hasta tanto no se haya disipado el calor.

2.5.35. Se debe disponer de un extinguidor portátil, al menos para intervención inicial, en el caso de que se encienda el combustible y de personal capacitado en su utilización, así como de medios que permitan solicitar la asistencia del Servicio Contra Incendios si se produce un incendio o derrame considerable de combustible. Conviene igualmente asegurarse mediante inspecciones y mantenimiento de carácter regular que estos extintores se encuentren en óptimas condiciones de funcionamiento.


2.5.36. Para los casos en que no exista comunicación en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, el Comandante de la aeronave debe obligatoriamente solicitar a través de la frecuencia Control Superficie de la UAEAC la presencia de una máquina de bomberos. En tal caso, el servicio se cobra con base en las tarifas establecidas para el efecto por ACSA.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 31 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.6. Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando o desembarcando

2.6.1. Para el abastecimiento de combustible a aeronaves con pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando, se deben mantener las siguientes reglas:

- a. No se debe abastecer combustible con pasajeros a bordo, embarcando, o desembarcando, a menos que personal debidamente dotado y calificado, esté listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.
- b. El abastecimiento debe efectuarse únicamente por presión.
- c. Deben mantenerse comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el abastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación u otros medios adecuados.
- d. Las puertas principales de la aeronave deben estar abiertas, a menos que en el manual de operaciones aprobado al explotador, se contemple de otro modo. En cada una de ellas deberá permanecer un auxiliar de vuelo.
- e. Como norma general debe ubicarse cerca de la aeronave, por cuenta del explotador o del proveedor de combustible, un equipo extintor, móvil tipo ABC, multipropósito o equivalente, de por lo menos 150 libras, con un operador disponible, durante el tiempo de la operación de tanqueo, 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 quién efectúe el despacho, alerta 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 ó, cuando se carezca de los medios expuestos en el literal e. En todo caso, en aeropuertos que carezcan del servicio de salvamento y extinción de incendios, queda prohibido el aprovisionamiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o, desembarcando.
- g. Si los pasajeros se encuentran embarcados, la tripulación les notificará 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.
- h. Para la asignación de sillas se procura la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos para facilitar su evacuación evitando, en lo posible, que estén a bordo durante la operación de abastecimiento.


| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 32 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

- i. Durante el tanqueo con pasajeros a bordo debe advertirse verbalmente la prohibición de fumar dentro de la aeronave y todas las señales de "Prohibido fumar" deben mantenerse encendidas.
- j. Las salidas de emergencia deberán estar libres de obstáculos para facilitar la evacuación inmediata.
- k. Se debe vigilar que las luces de cabina que sean necesarias, estén encendidas antes de comenzar las operaciones de abastecimiento, evitando el uso de los interruptores de luces individuales hasta que sea terminada la operación.
- l. Todos los equipos o circuitos eléctricos que no sean necesarios durante el aprovisionamiento, deben mantenerse apagados antes de iniciarse la operación. Una vez iniciada esta, no deberá encenderse ni apagarse ningún otro.
- m. Los vehículos de abastecimiento, se aproximarán a la aeronave y se parquearán con respecto a ella, de modo que no requiera movilizarse en reversa para alejarse rápidamente de la misma, en caso de ser necesario. Igualmente se ubicará de modo que no obstruya la evacuación de los pasajeros ya sea por las puertas principales o de emergencia, o la extensión de los toboganes, cuando tal procedimiento haya sido contemplado para estos casos
- n. Cuando por limitantes de la configuración de las posiciones de estacionamiento de aeronaves, no sea factible cumplir con lo especificado en el literal m) se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:
 - o Detrás del vehículo no debe haber vehículos o equipos que obstaculicen su salida en reversa.
 - o El conductor debe encontrarse en las proximidades del vehículo.
 - o El vehículo debe permanecer con la puerta de la cabina del lado del conductor abierta durante todo el proceso de abastecimiento.
 - o El vehículo debe estar con pito de reversa y espejos retrovisores en buen estado, como que permitan la visual durante un retroceso.
- o. La operación o manipulación de teléfonos celulares está expresamente prohibida durante el abastecimiento.
- p. Durante tormentas eléctricas está prohibido el abastecimiento de combustible y los motores de las aeronaves deben permanecer apagados.
- q. Los motores de la aeronave deberán estar apagados.

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

El aprovisionamiento de combustible a aeronaves de ala rotatoria, se seguirá lo establecido en el numeral 2.6. Igualmente se deben mantener los siguientes lineamientos:

- a. El aprovisionamiento de combustible a la Aeronave cuando los motores se encuentren encendidos debe ser por presión y no por gravedad, (previa autorización de ATC).

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 33 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

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

2.6.3. Responsabilidades de los miembros de la tripulación


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

2.6.3.2. Todos los miembros de la tripulación deben ser entrenados en el procedimiento de evacuación de emergencia para estos casos.

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

2.6.3.4. El sistema de información al público (alta voces de la aeronave) debe estar funcionando y se deben efectuar anuncios permanentes (Briefing) por el auxiliar de vuelo a los pasajeros, 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 informará a los pasajeros que no se deben ajustar o amarrar el cinturón de seguridad y que está absolutamente prohibido fumar.
- b. Se informará a los pasajeros que está restringida la utilización de equipos celulares y equipos electrónicos durante la operación de abastecimiento de combustible.
- c. Se identificará y señalará 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 debe mantener personal calificado y entrenado para la atención en caso de emergencia (Auxiliares de vuelo).
- e. Se procurará la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos con el fin de facilitar su evacuación en caso de ser necesario.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 34 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

- f. Los circuitos eléctricos de abordaje que no sean necesarios para el abastecimiento del combustible, deben ser apagados antes de comenzar el abastecimiento del mismo.

2.6.4. Responsabilidades del personal de tierra

2.6.4.1. Se debe disponer de un técnico en tierra para que mantenga permanente comunicación tierra-cabina por el Interphone.

2.6.4.2. Todo el personal de tierra debe ser advertido si el tanqueo de la aeronave se va a efectuar con pasajeros a bordo, desembarcando / embarcando.

2.6.4.3. Todo el personal de tierra debe estar entrenado en la asistencia a la evacuación de emergencia para estos casos.

2.6.4.4. El personal de tierra no podrá utilizar radios de comunicación, celulares y otros similares en el perímetro de riesgo de incendio, considerando como distancia mínima permitida ocho (8) metros, a menos que sus sistemas de comunicación sean intrínsecamente seguros o estén protegidos a prueba de explosión.

2.6.4.5. Cuando la aeronave posee escalera integral y esté desplegada, esta se tendrá en cuenta como salida de evacuación.


2.6.4.6. El personal de tierra debe 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.

2.6.4.7. La salida de emergencia (secundaria) debe ser identificada con un cono de seguridad el cual tendrá un banderín de color verde y se velará porque ésta área no tenga ningún tipo de obstáculo durante todo el tiempo del abastecimiento de combustible.

2.6.4.8. Cuando los pasajeros estén abordando por la plataforma y se esté realizando procedimiento de tanqueo o reabastecimiento de combustible, los pasajeros deben ser asistidos por un supervisor, con el fin de que 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.

2.6.4.9. El vehículo carro tanque de abastecimiento debe disponer una vía de evacuación frontal libre de obstáculos.

2.6.4.10. Se velará por que en el diamante de seguridad o zona ERA solo se encuentren los vehículos y equipos estrictamente necesarios para efectuar el apoyo de tierra.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 35 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.6.4.11. Los vehículos y equipos de tierra no deber quedar abandonados dentro del diamante de seguridad.

2.6.4.12. Para la operación del equipo extintor portátil de tierra debe disponerse de personal debidamente capacitado, el cual deberá tener chaleco de identificación reflectivo de color amarillo limón con el letrero de Fire Extinguisher y cintas reflectivas de color plata de dos pulgadas de ancho.

2.6.4.13. El operador del extintor debe 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)

2.6.4.14. El equipo extintor móvil debe ser de una capacidad minina de 150 lb. Clasificado como ABC, el contenedor debe cumplir con la 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.

2.6.4.15. 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 del Incendios del Aeropuerto.

2.6.4.16. No se suministrará combustible durante tormentas eléctricas sobre la estación o si se presentan en un radio de 6 millas, a partir del ARP del aeródromo.


2.6.4.17. Los motores del avión deben estar apagados.

2.6.4.18. Los anteriores procedimientos serán supervisados por Inspectores de Seguridad Aérea, por el Servicio de Extinción del Incendios del aeropuerto y por los Inspectores de rampa quienes tendrán la autoridad de suspender el abastecimiento por el incumplimiento de uno o más puntos de los anteriormente especificados.

2.7. Mantenimiento de Aeronaves y Prueba de Motores

2.7.1. El explotador de la aeronave es responsable por el mantenimiento de la misma conforme se establece en este Manual; en consecuencia, debe disponer en el aeropuerto de los medios y equipos adecuados y suficientes, propios o contratados, que garanticen operaciones seguras y eficientes en tierra.

2.7.2. Los talleres de mantenimiento además de cumplir con lo establecido en el presente Manual, deben tomar medidas efectivas con el fin de evitar el consumo de tabaco y demás sustancias prohibidas en aviación dentro de sus instalaciones. Para ello debe mantener en lugar visible la respectiva señalización.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 36 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.7.3. Únicamente son permitidos los disolventes a base de agua o varsol con temperatura de ignición superior a cien grados Fahrenheit (100° F) ó cuarenta grados centígrados (40° C).

2.7.4. 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 UAEAC.


2.7.5. Por ningún motivo puede realizarse mantenimiento a las aeronaves en lugares que no estén previamente autorizados por ACSA.

2.7.6. Las operaciones de prueba de motores de aeronaves con potencia (a reacción, turbohélice y a pistón), se efectuarán preferiblemente durante el día y dependiendo de las condiciones operacionales del momento; durante tales operaciones se dispondrá de un extintor portátil tipo ABC de mínimo 150 libras.

2.7.7. Las aeronaves deben disponer de los medios propios o externos para ser retiradas de dicho lugar en el momento en el que Control de Tierra así lo exija, por interferir con la operación del Aeropuerto.

2.7.8. La TWR autorizará las pruebas de motores en el punto de espera de la pista 05, y dentro de los horarios señalados a continuación:

- a. Las pruebas de motores más allá de la mínima potencia, se efectuarán únicamente entre las 06H00 y las 20H00 locales.
- b. Las pruebas de motores a mínima potencia, se efectuarán únicamente entre las 06H00 y las 22H00 locales por un espacio no superior a diez (10) minutos.
- c. Excepcionalmente se pueden autorizar pruebas de motores a mínima potencia, en un punto diferente al punto de espera de la pista 05, cuando este se encuentre inhabilitado o congestionado; en este caso se autoriza la posición de estacionamiento N° 16.
- d. Las pruebas de motores podrán realizarse en las plataformas de mantenimiento que cuenten con barreras de protección, debidamente autorizadas por la UAEAC, que permitan mitigar el impacto del ruido, en el horario comprendido entre las 06H00 y las 24H00 locales.
- e. Está totalmente prohibido realizar cualquier prueba de motores en hangares o sitios cerrados, a menos que se cumpla con lo estipulado en el punto anterior.
- f. Está prohibido iniciar, correr o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento de los muelles de pasajeros y de carga.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 37 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

- g. Las pruebas de motores para aeronaves de ala rotatoria podrán realizarse en la cabecera 05 sin ningún tipo de restricción, en tanto que en el Helipuerto podrán realizarse entre las 06H00 y las 18H00 locales, contando en ambos casos con los elementos de seguridad y la debida demarcación, con el fin de garantizar los niveles de seguridad.
- h. Las calibraciones de brújula de los turborreactores, podrán ser efectuadas entre las 06H00 y las 22H00 locales, en los puntos establecidos para prueba de motores.
- i. Como una excepción y solo en casos especiales, previa aprobación de la Torre de Control, se autorizarán pruebas de motores a petición del operador de una aeronave, fuera de los horarios establecidos en los numerales anteriores. Para tal efecto, la compañía que realiza esta prueba debe justificar esta operación.

2.7.9. Cuando se efectúen pruebas de motores con potencia, las condiciones de tiempo y prueba simultánea de todos los motores de una aeronave, será aceptable siempre y cuando se cumplan los métodos recomendados por cada fabricante individual de aeronaves que sean sometidas a pruebas de motores. Las mencionadas pruebas deberán ser de tal naturaleza, que no afecten la seguridad aérea.

2.7.10. No se autorizará la prueba de motores para dos o más aeronaves simultáneamente y sólo se podrá efectuar la prueba con potencia de un sólo motor por un tiempo máximo de un minuto.


2.7.11. Cuando se realicen pruebas de motores, la persona responsable de la operación, deberá comunicarse con la frecuencia de Control Superficie del aeropuerto, para solicitar la presencia de un Inspector de Rampa que supervise las condiciones de realización de la prueba.

2.7.12. Queda totalmente prohibido realizar pruebas de motores en hangares o sitios cerrados. Estas sólo podrán realizarse en el sitio señalado en el numeral 2.6.6., observando las normas de seguridad y evitando que personal no calificado se acerque a la aeronave.

2.7.13. Está prohibido iniciar, correr o efectuar pruebas de motores en las posiciones de estacionamiento de embarque y desembarque de pasajeros y carga.

2.7.14. En las plataformas son permitidos los siguientes tipos de mantenimiento menor o de línea, cuya duración no puede exceder de una hora:

- a. Chequeo, visual y/o prevuelo.
- b. Remoción y/o instalación de frenos y llantas.
- c. Chequeo y aprovisionamiento de fluido hidráulico.
- d. Aprovisionamiento de combustible, energía y aire comprimido.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 38 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

- e. Cambio de equipos de remoción y/o instalación rápida y pruebas respectivas.
- f. Servicios y suministros de agua potable, oxígeno, vituallas, baños y manejo de equipajes.

2.7.15. 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.

2.7.16. 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 UAEAC y deben someterse a la supervisión de la Secretaria de Seguridad Aérea de la misma entidad.

2.7.17. Por ningún motivo se permite el uso del arrancador neumático de tierra en las posiciones de estacionamiento mencionadas en el Capítulo VI numeral 1 del Manual de Atenuación de Ruido. Toda prueba de equipos de apoyo a la operación de aeronaves que generen alto nivel de ruido, deberán realizarse con las mismas restricciones de acuerdo al Manual de Atenuación de Ruido.


2.7.18. En los talleres de mantenimiento está absolutamente prohibido fumar. En estos debe mantenerse un extintor tipo ABC de 20 libras o, de agente limpio, por cada 35 metros de área; en un lugar visible con la respectiva señalización.

2.7.19. 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.

2.7.20. Los hangares y talleres de mantenimiento deben organizar programas de seguridad, de respuesta a emergencias y salud ocupacional acordes con los establecidos por ACSA y la legislación vigente.

2.7.21. Todo el personal de los hangares y talleres de mantenimiento que estén ubicados dentro del área del aeródromo deben conocer el Plan de Emergencia.


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

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA--MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 2 | | PÁGINA | Pág. 39 de 97 |
| OPERACIÓN DE AERONAVES EN SUPERFICIE | | | |

2.7.23. 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 vez al mes y recargarse cada doce 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.

2.7.24. 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 Hidrocarburos.

2.7.25. Todo Taller de Mantenimiento, está en la obligación de instruir a su personal en el uso y aplicación del presente Manual de Operaciones Aeroportuarias.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 40 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

3. VEHÍCULOS

3.1. Objetivo

El presente capítulo 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.

3.2. Clasificación de los vehículos

De acuerdo con las funciones que cumplan en el sector aeronáutico y/o aeroportuario, los vehículos se dividen en tres grupos:

Grupo I - Vehículos de Aeropuertos del Caribe S.A. empresa concesionaria del Aeródromo y del gobierno, destinados a la vigilancia, seguridad y servicios del aeropuerto, tales como:


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

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

- a. Tractores movilizadores de aviones o paymover.
- b. Equipo u otro tipo de vehículos para carga 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.

Grupo III - Vehículos de servicios ocasionales en plataforma:

- a. Transporte de carga aduanera.
- b. Transporte de mercancías a In-Bond.
- c. Transporte de valores.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 41 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

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


3.3. Permisos

3.3.1. Permisos a Vehículos de los Grupos I y II

3.3.1.1. Todo vehículo de los grupos I y II, debe tener el correspondiente permiso expedido por Aeropuertos del Caribe S.A., conforme al Capítulo VI de la parte Décima Séptima de los RAC, o el que lo modifique o complemente, en el que se deben establecer las características, su contenido, uso y retención del permiso.

Adicionalmente, debe cumplirse con los siguientes requisitos:

- a. Solicitud escrita dirigida al Explotador del Aeropuerto, firmada por el representante legal o el Gerente de la empresa interesada, o quien éstos deleguen oficialmente, exponiendo las razones por las cuales se hace indispensable el uso del vehículo en las áreas restringidas y especificando además las áreas y los lugares por donde debe transitar.
- b. Fotocopia de la licencia de tránsito o tarjeta de propiedad del vehículo y SOAT del vehículo que ampara los daños corporales causados a las personas en accidente de tránsito.
- c. Póliza de seguro vigente por cada vehículo, con cobertura determinada por la UAEAC o el explotador del aeropuerto, la cual no puede ser inferior a 300 salarios mínimos mensuales legales vigentes y ampare los daños (Responsabilidad Civil Extracontractual), que se puedan ocasionar a personas, instalaciones, equipos, vehículos o aeronaves en las distintas áreas del aeropuerto. En caso de tratarse de una empresa con varios vehículos autorizados, se debe anexar fotocopia de la póliza en la cual se relacionan todos los vehículos amparados.
- d. Fotocopia vigente del Certificado Revisión Técnico Mecánica y de Gases, vigente.
- e. Cumplimiento del vehículo con todas las especificaciones que se señalan en el numeral 3.4. del presente Manual. La correspondiente verificación debe ser efectuada por los Inspectores de rampa o quien haga sus veces.
- f. Copia del comprobante de pago para la expedición del correspondiente permiso.
- g. Los vehículos autorizados para transitar por las áreas restringidas del aeropuerto, solo pueden ingresar o salir de estas a través de las puertas indicadas en el permiso correspondiente.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 42 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

- h. Cuando el vehículo requiera ingresar a las áreas de movimiento del aeropuerto, debe ser escoltado por los vehículos de los inspectores de rampa o quien delegue el explotador, quien solicitara la respectiva autorización a ATS.
- i. Para efecto del ingreso y permanencia de un vehículo en las áreas restringidas de un aeropuerto público, debe darse cumplimiento a lo establecido en el numeral 17.6.16 de la Parte Décima Séptima de los RAC, Uso de los permisos, o el que lo modifique o complemente.
- j. Los vehículos y equipos que requieren ingresar al área de maniobras, deben estar provistos de radio de frecuencia banda aérea, el cual debe estar en perfectas condiciones de operación.

3.3.2. Permisos a Vehículos del Grupo III

3.3.2.1. Toda persona que requiera ingresar un vehículo clasificado en el Grupo III a las áreas restringidas del aeropuerto, debe solicitar en lo posible con tiempo prudencial el correspondiente permiso ante la dependencia de seguridad 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 uso 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.


3.3.2.2. Todo vehículo del Grupo III debe ingresar escoltado o guiado a las áreas restringidas y el responsable de su conducción tiene que obedecer todas las instrucciones impartidas por quien lo escolte o lo guíe. El escolta debe conocer las normas de manejo en plataforma o rampa y será delegado por el jefe de seguridad del Aeropuerto.

3.3.2.3. 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.

3.3.2.4. Una vez autorizado el ingreso del vehículo, el explotador del aeropuerto facilitara un par de banderolas de cuadros negros y amarillos, de tamaño que sean visualizados fácilmente por la torre de control, las cuales deben fijarse por el usuario en forma segura y previa al ingreso a las áreas restringidas. N/A

3.3.2.5. Si el vehículo no requiere ingresar a las áreas de maniobras, será escoltado por los vehículos que ACSA destine para este fin, de acuerdo con el numeral 3.3.2.2.

3.3.2.6. Cuando el vehículo requiera ingresar a las áreas de maniobras, debe ser escoltado por el Inspector de Rampa quien solicitará la respectiva autorización a la Torre de Control.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 VEHICULOS | | PÁGINA | Pág. 43 de 97 |

3.3.2.7. Todo vehículo que se encuentre dentro de las áreas restringidas del aeropuerto sin tener el correspondiente permiso, debe ser escoltado hasta la puerta de salida, dándose información a las autoridades de seguridad de aviación civil y de policía para que realicen la respectiva investigación.

3.3.2.8. La operación ocasional de equipos de asistencia en tierra, solo se permite siempre y cuando, sea operado por una empresa de handling establecida en el Aeropuerto y que además se cumpla con los siguientes requisitos:

- Que el Operador del equipo, reciba capacitación previa y disponga de Permiso de Conducción en Plataforma (PCP) vigente expedido por ACSA.
- Que el equipo posea Permiso de Circulación Vehicular (PCV) expedido por ACSA.
- Quedan excluidos los equipos utilizados en la maniobras de remoción o rescate de aeronaves incidentadas o accidentadas y aquellas que contrate directamente el Operador del Aeródromo, cuando un explotador declare carencia de medios para rehabilitar la operación de la pista o de cualquier otro sector del área de movimiento.


3.3.2.9. Por ningún motivo se debe autorizar el tránsito de vehículos de tracción animal, triciclos, bicicletas, motocicletas, o similares por las áreas restringidas del Aeropuerto, salvo las motos destinadas al desplazamiento del personal de seguridad del Aeropuerto en labores propias de la vigilancia, y de las autoridades aeroportuarias, siempre y cuando no circulen en el área de maniobras. En caso de encontrarse este tipo de vehículos, deben ser inmovilizados y de inmediato se debe hacer un informe a la dependencia de seguridad del aeropuerto con el fin de que realice la correspondiente investigación y correctivos del caso.

3.4. Especificación e identificación de los vehículos categorías I y II, de tránsito regular hacia el Interior del Aeropuerto.

3.4.1. 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, de acuerdo a las especificaciones establecidas por ACSA. Los vehículos que no sean automotores, deben estar pintados con los colores y logotipos distintivos de su empresa.

3.4.2. El número de registro debe colocarse en la parte superior de la cabina con pintura reflectiva y con un tamaño de veinte (20) centímetros de altura.

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

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 44 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

3.4.4. Los números de registro de los vehículos y equipos deben colocarse en la parte superior de la cabina con pintura reflectiva y al cuadro especificación e identificación de vehículos y equipos.

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

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

3.4.7. Todos los vehículos deben estar en óptimas condiciones mecánicas y eléctricas, de luces, bocina, exhosto, 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.


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

3.4.9. Los vehículos cabinados 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.

3.4.10. 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 las normas ICONTEC y los de prohibido fumar.

3.4.11. 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 por lo menos dos 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 de prohibido fumar.
- g. Estos vehículos deben contar con un sistema elevador que facilite el acceso de las personas discapacitadas (con sillas de ruedas, caminadores, muletas, bastones), embarazadas y adultos mayores. (Decreto 1660 de 2003, Artículo

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 45 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

2°. la Norma Técnica NTC 4139 ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO, SÍMBOLO GRÁFICO. CARACTERÍSTICAS).

3.4.12. 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.

3.4.13. 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.

3.4.14. Las anteriores especificaciones deben ser verificadas periódica y aleatoriamente por los inspectores de rampa. El no cumplimiento de las especificaciones antes indicadas obliga al explotador del aeropuerto a impedir la operación del referido vehículo dentro del aeropuerto.

3.5. Disposiciones operacionales para vehículos que transiten en áreas restringidas

3.5.1. Todo vehículo que transite en las áreas restringidas debe ser operado por personal capacitado, portar Licencia de Conducción de categoría acorde con los vehículos a operar en el aeropuerto. Igualmente, debe contar con la Autorización Aeroportuaria, Permiso de Conducción en Plataforma expedida por Aeropuertos del Caribe S.A. previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Solicitud escrita a Aeropuertos del Caribe, Formato Solicitud Permiso de Conducción en Plataforma, diligenciado y firmados por el representante legal o Gerente de Aeropuerto de la empresa interesada, o quien éste delegue oficialmente, presentando al funcionario que requiere el Permiso de Conducción en Plataforma, y señalando el cargo que éste desempeña dentro de la misma.
- b. Fotocopia de la cédula de ciudadanía, de la Licencia de Conducción y del carné expedido por el explotador del aeropuerto, donde se autoriza el ingreso a plataforma. N/A.
- c. Diligenciar el formato Constancia de Calificación para el Manejo de Vehículos y Equipos.
- d. Copia del recibo de pago por concepto de capacitación expedido por la tesorería de ACSA de acuerdo a las tarifas establecidas.


| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 46 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

- e. Asistir y aprobar el curso de conducción en plataforma, debe ser realizado por ACSA, de acuerdo al cronograma anual de capacitación.
- f. ACSA autoriza el Permiso de Conducción en plataforma, una vez cumplidos los anteriores requisitos.
- g. Con la expedición del Permiso de Circulación en Plataforma (P.C.P.), ACSA no asume responsabilidad pues se refiere estrictamente al conocimiento de las Normas de Seguridad en Plataforma.
- h. 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.
- i. 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, tiene prelación frente al que gira.
- j. 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 vehículos en sentido contrario, cada conductor debe conservar su derecha sin invadir el área destinada para el taxeo o parqueo de las aeronaves.
- k. Solo se puede salir de los caminos vehiculares, en ejercicio de labores propiamente aeroportuarias y abandonando la vía en forma perpendicular frente al destino final.
- l. Está prohibido estacionar sobre el área destinada para la circulación de vehículos.
- m. Sólo pueden ingresar al área de seguridad (ERA) de una aeronave, aquellos vehículos categorizados en el Grupo II que estén prestando servicio de apoyo a la misma.

3.5.2. Cuando un Conductor de vehículos o equipos de asistencia en tierra habilitado para conducir en otro aeropuerto colombiano de similar o superior categoría requiera desempeñarse transitoria o definitivamente como conductor en el Aeropuerto, se le podrá expedir un PCP provisional hasta por 30 días, siempre y cuando:

- Se vincule laboralmente a una empresa establecida en el Aeropuerto.
- Presente la documentación requerida para su carnetización y expedición del Permiso de Conducción en Plataforma (PCP).
- Que aporte certificación expedida por el explotador del Aeropuerto de origen y fotocopia del documento que lo acredite para conducir en plataformas.
- La expedición del PCP definitivo estará sujeta a la asistencia y aprobación del correspondiente curso.

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

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 | | PÁGINA | Pág. 47 de 97 |
| VEHICULOS | | | |

- a. Cuando existan condiciones normales de operación, treinta (30) Km/hora.
- 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.
- d. En el diamante de seguridad o zona ERA de las aeronaves; cinco (5) Km. /hora.

Se exceptúan los vehículos de salvamento, extinción de incendios, Seguridad de Aviación Civil e inspección de plataforma, cuando las circunstancias así lo exijan.

3.5.4. No se permite el tránsito de vehículos por las pistas o calles de taxeo de aeronaves. Cuando las necesidades lo exijan, los Inspectores de rampa deben coordinar con los Servicios de Tránsito Aéreo y deben escoltar el ingreso de vehículos a tales áreas, manteniendo comunicación con la Torre de Control, quien autoriza la forma de circulación.

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

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


3.5.7. Los vehículos deben tener presentes el orden de prelación de paso de acuerdo al numeral 2.2.24.

- a. Aeronaves en movimiento por sus propios medios. Salvo que reciba instrucciones de ceder el paso a otra aeronave arrastrada.
- b. Aeronaves que rueden arrastradas. Incluyendo los vehículos remolcadores y vehículos-guía.
- c. Vehículos de bomberos, inspector de rampa, ambulancias.
- d. Vehículos que rueden por las vías de servicio.
- e. Vehículos que se vayan a incorporar a las vías de servicio.

3.5.8. 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.

3.5.9. 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.

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

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 3 VEHICULOS | | PÁGINA | Pág. 48 de 97 |

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

3.5.12. 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 explotador del aeropuerto a expensas y bajo riesgo de los propietarios.

3.5.13. Está prohibido estacionar o transitar bajo los planos 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.

3.5.14. Está prohibido parquear en forma tal que se obstruya la salida rápida de los vehículos de aprovisionamiento de Combustible, extinción de incendios y ambulancias u obstaculizando el acceso a hidrantes o gabinetes contra incendio.

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

3.5.16. 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.

3.5.17. La luz anticollisión 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.


3.5.18. Todo conductor tiene la obligación de atender las instrucciones impartidas por los Inspectores de rampa o quien haga sus veces o por la Torre de Control cuando haya lugar.

3.5.19. 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.

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

3.5.21. Los vehículos de los grupos II y III deben desalojar las áreas restringidas una vez hayan cumplido con el servicio dentro de las mismas.

3.5.22. Todos los vehículos deben hacer uso de un hombre-guía por fuera del equipo, que le señale al conductor su derrotero mientras se estaciona al lado de una aeronave

| | | | |
|--|--|-------------------|-------------------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| | | CAPITULO 3 | PÁGINA Pág. 49 de 97 |
| | VEHICULOS | | |

y cuando se retira de ésta. Una vez estacionados al lado de las aeronaves, deberán hacer uso de sus sistemas de frenos de seguridad.


3.5.23. En caso de presentarse algún incidente y/o accidente en el aeropuerto que involucre un vehículo, los Inspectores de rampa o quien haga sus veces realizan el reporte, que incluye entre otros aspectos:

- a. Fecha, lugar y hora del incidente o accidente.
- b. Nombre de las personas involucradas, incluyendo la empresa o entidad a la que pertenecen.
- c. Tipo o clase de vehículo implicado, relacionando el número de placa y el permiso de operación en plataforma.
- d. Descripción de las circunstancias en que ocurrió el incidente y/o accidente y sus implicaciones.

3.5.24. Todo vehículo que se encuentre dentro de las áreas restringidas del aeropuerto sin tener el correspondiente permiso, será escoltado hasta la puerta de salida, dándose información a las autoridades de Seguridad de Aviación Civil y de policía para que realicen la respectiva investigación.

3.5.25. 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.

3.5.26. En los demás aspectos relacionados con el presente capítulo, deben tenerse en cuenta las recomendaciones OACI del documento 9476-AN/927 "Manual sobre Sistemas de Guía y Control de Movimiento en Superficie", la Normativa de Seguridad en Plataforma del Aeropuerto y demás normas que le complementen.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 4 | | PÁGINA | Pág. 50 de 97 |
| PEATONES | | | |

4. PEATONES

4.1. Objetivo

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.

4.2. Normas de comportamiento

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

4.2.2. Las compañías o empresas que operen en el Aeropuerto son responsables de la instrucción de todos sus empleados incluyendo el personal de vuelo en lo referente a las normas para peatones.


4.2.3. En caso de las aeronaves de aviación general cuando sean transportados pasajeros y no exista personal de empresa de asistencia en plataforma, la responsabilidad del guiado en las plataformas o través de las mismas debe ser del piloto al mando de la aeronave.

4.2.4. Todas las personas que desarrollen 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 Décima Séptima de los RAC.

4.2.5. Todos los peatones al transitar por las plataformas, deben seguir los caminos demarcados; en caso de que éstos no existan, tienen que bordear los edificios terminales, nunca cruzando por la mitad de las plataformas, además de hacer uso de sus elementos de protección industrial.

4.2.6. 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 deben realizar trabajos en estas áreas, sólo pueden ingresar utilizando vehículos, los cuales, deben ser escoltados por el inspector de rampa, además deber portar Ropa de Alta Visibilidad.

4.2.7. 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 (chaleco reflectivo con franjas visibles en la parte delantera y trasera del chaleco u overol con franjas reflectivas de las mismas características del chaleco, protectores auditivos, otros), establecidos en las normas de seguridad industrial.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 4 | | PÁGINA | Pág. 51 de 97 |
| PEATONES | | | |

4.2.8. Esta prohibido arrojar objetos, papeles o desperdicios al suelo en el interior de la zona restringida del recinto aeroportuario, debiendo depositarse en los receptáculos destinados al efecto ubicados en cada una de las posiciones de estacionamiento. A si mismo queda prohibido depositar objetos (latas, periódicos, papeles, desperdicios etc.) sobre las zonas de carga o exteriores de los vehículos aunque estos estén parados, al objeto de evitar que sean arrastrados por el viento.

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

4.2.10. 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.

4.2.11. Está absolutamente prohibido fumar en cualquier lugar de las áreas restringidas del Aeropuerto, incluso dentro de los vehículos.

4.2.12. 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 Salvamento y Extinción de Incendios y /o Ambulancias e Inspectores de Rampa.


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

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

4.2.15. Los peatones deben extremar las precauciones ante las aeronaves que tengan los motores en marcha, manteniendo las distancias de seguridad mínimas establecidas por lo explotadores según el tipo de aeronave, así como ante una aeronave aproximándose.


4.2.16. Toda persona que por sus funciones deba acceder a la plataforma para atender a una aeronave, debe portar en todo momento el chaleco reflectivo de alta visibilidad y el correspondiente carne de identificación.

4.2.17. Esta prohibido terminantemente la entrada a pie en el área de maniobras, salvo en casos de obras y/o mantenimiento en los que se debe mantener contacto permanente con los servicios de ATS, en dichos casos es obligatorio el uso de chalecos reflectivos.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| | | PÁGINA | Pág. 52 de 97 |
| | CAPITULO 4 | | |
| | PEATONES | | |

4.2.18. Bajo ninguna circunstancia un peatón puede obstruir la normal operación de las plataformas del aeropuerto.

4.2.19. En los demás aspectos relacionados con el presente capítulo, deben tenerse en cuenta las recomendaciones OACI del documento 9476-AN/927 "Manual sobre Sistemas de Guía y Control de Movimiento en Superficie", la Normativa de Seguridad en Plataforma y demás normas que le complementen.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 53 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5. TERMINALES

5.1. Objetivos

5.1.1. Reglamentar las actividades que se realizan en los Terminales de Pasajeros y de carga, así como en los estacionamientos de vehículos, viales de acceso y zonas verdes del Aeropuerto, con el propósito de prestar un servicio eficaz, ágil, seguro y confortable al pasajero.

5.1.2. Reglamentar la responsabilidad de las Aerolíneas hacia el interior de los Terminales.

5.1.3. Reglamentar las actividades en los Terminales de Carga, para que se desarrollen en forma ágil, acorde, con los requerimientos propios del Transporte Aéreo y sin que esto, signifique sacrificar la seguridad de las personas y sus bienes.

5.2. Terminal De Pasajeros

5.2.1. Salas de espera


5.2.1.1. Con el objeto de verificar el estado de las salas de espera ubicadas en los muelles nacional e internacional, cada vez que una Aerolínea requiera una de ellas, ésta debe ser recibida y entregada por un agente de terminal. En el evento que se encuentre cualquier tipo de daño causado con posterioridad al recibo de la sala de embarque o del puente de abordaje, los costos de reparación de éstos corren por cuenta de la Aerolínea involucrada quien puede repetir contra el causante del mismo.

5.2.1.2. Las aerolíneas tienen la obligación de utilizar las salas de embarque en los tiempos asignados por ACSA, de acuerdo con la programación y asignación de posiciones para el estacionamiento de aeronaves. Una vez asignada la sala, la aerolínea se responsabilizará de esta.

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

5.2.1.4. Cuando una aerolínea utilice una sala o puente de abordaje para el embarque de pasajeros, debe señalizarla adecuadamente con el nombre, distintivo de la empresa, número de vuelo y ciudad de destino. Una vez salido el vuelo debe retirar la correspondiente señalización, de tal forma que no afecte su próxima utilización. El agente de terminal verifica que se cumpla con estas condiciones durante sus inspecciones al realizar la entrega formal de la sala de embarque.

5.2.1.5. Solamente se permite la utilización de megáfonos en los módulos ubicados a la entrada de los puentes de abordaje.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 54 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.2.1.6. No está permitido ubicar o instalar muebles, equipos o elementos dentro de las salas de embarque, zonas de espera o en los pasillos del terminal de pasajeros, salvo autorización otorgada por ACSA.

5.2.1.7. Cuando las aerolíneas ofrezcan servicios en sala de embarque a sus pasajeros, deben responsabilizarse por el aseo de dichos lugares y por ningún motivo pueden permitir el ingreso de pasajeros con bebidas o injiriendo alimentos al momento de abordar la aeronave.

5.2.1.8. El aseo y mantenimiento general de las salas de embarque está a cargo de ACSA, sin perjuicio de la responsabilidad inherente a las Aerolíneas quienes deben velar por su buena presentación.

5.2.1.9. Ningún pasajero puede ingresar a los Muelles sin el pasabordo emitido previamente por la respectiva aerolínea.

5.2.2. Operación de embarque y desembarque de pasajeros y tripulaciones

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


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

5.2.2.3. El personal de las aerolíneas está en la obligación de conducir a los pasajeros hasta las aeronaves, en la forma más segura y bajo su responsabilidad.

5.2.2.4. 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, quienes tendrán que permanecer en las puertas de acceso atentos a preservar la seguridad de los pasajeros. Los Inspectores de rampa o de Operaciones Aeroportuarias o quienes hagan sus veces supervisarán el cumplimiento de estos procedimientos.

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

5.2.2.6. En los Aeropuertos donde no existan puentes de embarque o desembarque de pasajeros, los pasajeros deben ser organizados en una fila, la cual debe ser escoltada por ambos costados por representantes de la correspondiente aerolínea, con el fin de impedir que se desplacen por vías distinta a las indicadas poniendo su vida en peligro.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 55 de 97 |
| TERMINALES | | | |

En el evento de presentarse un incidente y/o accidente por el incumplimiento de esta disposición, la correspondiente investigación debe ser adelantada por las autoridades competentes.

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

5.2.3. Sala de embarque para vuelos internacionales

5.2.3.1. Al arribo de un vuelo internacional, el desembarque de pasajeros se debe realizar únicamente a través de áreas en las que se garantice que no existe, mezcla de los pasajeros que llegan con los que salen y los que están en tránsito o transferencia, tal como está establecido en el Plan de Seguridad del Aeropuerto y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Parte Décima Séptima de los RAC. Las aerolíneas deben encauzar a sus pasajeros hasta los sitios en donde ellos y sus equipajes, serán objeto de controles migratorios, aduaneros, zoofitosanitarios y demás que se encuentren establecidos por las autoridades


5.2.3.2. Cuando el desembarque de un vuelo internacional se realice en posición próxima o remota, las pasajeros deben ser conducidos por los representantes de la aerolínea hasta la puerta de acceso a los controles establecidos por la autoridad (DAS, DIAN, Policía Aeroportuaria y Explotador del Aeropuerto), tal como establezca el Plan de Seguridad del Aeropuerto

5.2.3.3. Cuando una aeronave llegue a la sala de embarque internacional con pasajeros en tránsito que continúan su viaje en la misma y se requiere desembarcarlos, el explotador de aeronaves debe proceder acorde a lo establecido en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, Parte Décima Séptima de los RAC y al Plan de Seguridad del Aeropuerto.

5.2.3.4. Aquellos pasajeros que arriban al aeropuerto en un vuelo internacional y que continúan su viaje en un vuelo nacional, deben proceder de acuerdo a lo establecido en el plan de seguridad del aeropuerto

5.2.3.5. Cuando un vuelo de categoría nacional arribe al área destinada a vuelos internacionales, tanto los pasajeros como la tripulación deben ser conducidos en vehículos que el explotador de aeronaves destine para ese fin, hasta la zona de entrega de equipajes en el área nacional. N/A

5.2.3.6. Sólo en caso de mal tiempo, los pasajeros podrán ser desembarcados a través del puente de abordaje donde exista, para ser conducidos hasta las salidas, donde estarán dispuestos los buses de la aerolínea. Esta operación se podrá efectuar previa autorización del explotador del aeropuerto o por quien haga sus veces. N/A

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 56 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.2.3.7. Cuando por razones de congestión, un vuelo internacional saliendo deba operar en posición remota, los pasajeros se deben ubicar en la sala de espera de posiciones remotas. N/A

5.2.4. Sala de embarque para vuelos nacionales

5.2.4.1. Todas los pasajeros nacionales, que lleguen a salgan del aeropuerto utilizando aerolíneas comerciales, deben ser embarcados a desembarcados a través de sala de embarque nacional. Por lo anterior, cuando un vuelo internacional sale de ese aeropuerto y hace escala en otra ciudad colombiana, los pasajeros nacionales que viajan en esa aeronave deben ingresar a la sala de desembarque de pasajeros nacional y luego ser transportados, según lo tenga establecido la aerolínea, manteniendo las condiciones de seguridad aeroportuaria hasta la aeronave.

5.2.4.2. Los pasajeros que arriben al aeropuerto en un vuelo nacional y que continúan su viaje en un vuelo internacional, deben salir de la sala de embarque de pasajeros nacional y por el área pública desplazarse hasta los counters de vuelos internacionales.

5.2.5. Programación y uso de los Puentes de Abordaje


5.2.5.1. ACSA, directamente es la única autoridad competente para administrar las posiciones de estacionamiento en las áreas de embarque y desembarque nacional e internacional, de acuerdo con la programación reportada.

5.2.5.2. ACSA, a través del CECOA remite diariamente la programación para el uso de los puentes de abordaje y de las salas de embarque y desembarque nacional e internacional. Esta programación debe ser cumplida estrictamente por las aerolíneas y reclamadas en los horarios que ACSA establezca.

5.2.5.3. Las aerolíneas deben reportar por escrito a ACSA sus itinerarios mensuales, por lo menos con ocho (8) días hábiles antes de entrar en vigencia.

5.2.5.4. Si por motivos de mal tiempo o congestión comprobada en el tráfico aéreo se altera el itinerario afectando la programación de los puentes de abordaje, la aerolínea debe informar de inmediato la novedad al CECOA a fin de asignarle una posición disponible de acuerdo con la actividad del momento.

5.2.5.5. Si por causa imputable a las aerolíneas le alteran los horarios de salida o llegada de aeronaves afectando la programación y no se encuentran puentes de abordaje disponibles en el momento, los procesos de desembarque, embarque y mantenimiento propios de la posición de estacionamiento, deben ser efectuados en posición remota.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 57 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.2.5.6. Cualquier cambio debidamente autorizado que las aerolíneas realicen en sus itinerarios, deben informarlo inmediatamente por escrito al Cechoa, con el fin de realizar los ajustes correspondientes en la programación para la asignación de puentes de abordaje.

5.2.5.7. En caso de que una aerolínea, fuera de la programación necesite utilizar un puente de abordaje, debe obtener la aprobación correspondiente del Cechoa para poder acceder a la posición que le sea asignada.


5.2.5.8. La permanencia de las aeronaves en los puentes de abordaje está sujeto a las siguientes pautas:

- a. El tiempo de permanencia en las posiciones de estacionamiento de los muelles incluido en los derechos de aeródromo, es de una (1) hora para vuelos nacionales y de dos (2) horas para vuelos internacionales contadas desde el momento en que ingrese a la 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 esta. En caso contrario, la aerolínea correspondiente debe obtener certificación de la no disponibilidad ante el ACSA.
- b. Cualquier aeronave que tenga una escala superior a dos (2) horas en el Aeropuerto debe ser trasladada a una posición remota con 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 abordaje.
- c. Toda aeronave que haya pernoctado en el Aeropuerto o que se encuentre en posición remota debido a una escala mayor de dos (2) horas, sólo puede trasladarse al puente de abordaje asignado, máximo una (1) hora antes de su itinerario de salida salvo autorización expresa de la ACSA. El CECOIA garantiza la disponibilidad de la posición asignada con base en la programación.

5.2.5.9. El control y manejo de las puertas de acceso a los puentes de abordaje, así como de las puertas que comunican a estos con la plataforma, la debe ejercer la dependencia de seguridad del aeropuerto de acuerdo con los requerimientos operacionales establecidos en la Parte Décima Séptima de los RAC.

5.2.5.10. Los puentes de abordaje solo pueden ser operados por personal de las aerolíneas debidamente capacitados y habilitados por ACSA. Para obtener la correspondiente habilitación debe darse cumplimiento a los siguientes requisitos:

- a. Solicitud escrita dirigida a la Jefatura de Operaciones de ACSA, firmada por el representante legal o Gerente en Aeropuerto de la empresa interesada, presentando al funcionario que requiere la habilitación y señalando el cargo que éste desempeña dentro de la misma.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 58 de 97 |
| TERMINALES | | | |

- b. Fotocopia de la cédula de ciudadanía y del carné expedido por la Jefatura de Seguridad de Aviación Civil, donde se autoriza el ingreso a las correspondientes área de embarque y desembarque o áreas restringidas.
- c. Asistir al curso sobre operación de puentes de embarque, el cual será programado por ACSA.
- d. Una vez realizada la capacitación, la habilitación para la operación de los puentes de abordaje, debe quedar incluida en el carné de identificación aeroportuaria con el indicativo "P".

5.2.5.11. Cuando una aerolínea requiera de conformidad con la programación de asignación de puentes de abordaje, la utilización de uno de estos equipos, ACSA a través del Agente de Terminal hace entrega formal al funcionario de la aerolínea, quien debe identificarse, portar la correspondiente habilitación y responsabilizarse por su operación.

5.2.5.12. El funcionario de la aerolínea responsable del puente de abordaje, debe permanecer atento a la consola de mando durante todo el tiempo que el puente se encuentre adosado a la aeronave.

5.2.5.13. Los puentes de abordaje no pueden ser operados, hasta tanto la respectiva aeronave no esté completamente detenida o totalmente cerrada la puerta de la aeronave a su retiro de la sala de embarque o desembarque de pasajeros.


5.2.5.14. Cuando el puente de abordaje se encuentre en movimiento, no pueden permanecer dentro de él, objetos tales como sillas de ruedas, muebles y demás elementos que puedan rodar y causar daños a personas o equipos.

5.2.5.15. Cuando el puente de abordaje esté en movimiento, no deben encontrarse dentro de él más de cuatro (4) personas.

5.2.5.16. Está prohibido fumar, consumir bebidas, alimentos o colocar objetos sobre la consola de mando.

5.2.5.17. Al finalizar el servicio, el funcionario de la aerolínea hace entrega formal del puente de abordaje al Agente de Terminal o quien haga sus veces, quien debe dejar constancia del estado en que recibió el equipo y verificar que el puente se deje en las siguientes condiciones:

- a. Posición y altura establecida.
- b. Cortina capota cerrada.
- c. Consola de mando apagada.
- d. No quedar llaves en la consola de mando. **N/A**
- e. Luces interiores y exteriores apagadas.
- f. Puerta de la escalera asegurada.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 59 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.2.5.18. Todo daño causado a una aeronave o puente de abordaje por la incorrecta operación de este último, es responsabilidad de la aerolínea que haya utilizado el mismo, salvo que obedezca a deficiencias en el mantenimiento.

5.2.6. Posiciones próximas y remotas

5.2.6.1. Cuando la operación de embarque o desembarque de una aeronave se lleve a cabo en una posición próxima, la aerolínea se responsabiliza por el guiado y señalización del sendero de desplazamiento desde o hacia la aeronave, así como de la seguridad del pasajero.

5.2.6.2. Cuando la operación de embarque o desembarque de una aeronave se lleve a cabo en una posición remota, la aerolínea debe disponer de los medios de transporte para trasladar a los Pasajeros hacia/desde el terminal, caso en el cual deben ser escoltados por el IR ACSA.


5.2.6.3. En el evento de presentarse un incidente y/o accidente por el incumplimiento de lo aquí establecido, la correspondiente investigación será adelantada por las entidades competentes.

5.2.7. Servicios de información a pasajeros y demás usuarios

5.2.7.1. El sistema de información consiste en pantallas que es utilizado 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 para la UAEAC, cualquier otro tipo de servicio sólo se prestará previa autorización de ACSA.

5.2.7.2. La información de las aerolíneas relacionada con la llegada, salida de vuelos y sus novedades, suministrada a los usuarios a través de los sistemas de sonido y 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 CECO, por lo menos ocho (8) días hábiles antes de entrar en vigencia.
- b. Reportar por escrito sus itinerarios diarios al CECO, antes de las veintidós (22:00) 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 a la oficina de información el estado de sus vuelos: en sala, abordaje, demorado, cerrado, etc.
- e. De no cumplirse la anterior, no se prestarán estos servicios y se informará de ella a los usuarios.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 60 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.2.7.3. El explotador del aeropuerto establecerá procedimientos y pautas para la prestación del servicio en lo relacionado con el tiempo y forma de divulgar la información. La operación de los sistemas de información es exclusiva de ACSA, las empresas vinculadas al Aeropuerto, deben colaborar velando para que dichos equipos no sean manipulados por personal no autorizado. N/A

5.2.8. Uso de las bandas transportadoras de equipajes

5.2.8.1. El explotador del aeropuerto, o quien éste determine, coordinará de acuerdo a los itinerarios, la asignación de bandas transportadoras de equipajes a las aerolíneas que lo requieran. N/A


5.2.8.2. Cada vez que una aerolínea explotadora necesite hacer uso 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 el cual sea imputable al mal uso del mismo, los costos de reparación correrán por cuenta de la aerolínea, quien podrá repetir contra el causante del mismo.

5.2.8.3. Toda aerolínea es responsable de que la(s) banda(s) asignada(s) estén señalizadas con el logotipo y correspondiente número de vuelo en los sitios destinados para tal fin, tan pronto como se haya terminado de utilizar la banda, dicha señalización debe ser retirada.

5.2.8.4. En el evento del arribo simultáneo de un número de vuelos mayor al de las bandas disponibles, se utilizará una por aeronave de acuerdo con el orden de llegada. El personal de las aerolíneas debe agilizar el procedimiento, para que se pueda utilizar con la mayor brevedad posible una banda a (los) vuelo(s) que espera(n).

5.2.8.5. Las aerolíneas, una vez asignada(s) la(s) banda(s), se responsabilizan de su operación tomando las precauciones descritas a continuación para conocimiento de los usuarios:

- a. Las Bandas deben estar en operación antes de colocar sobre ellas el equipaje.
- b. El peso máximo permisible por pieza de equipaje es de sesenta kilogramos (60 Kg.)
- c. El equipaje se debe colocar acostado (de lado) y sobre una de las caras de mayor área y con sus tirantas o correas encima del mismo.
- d. No se puede transportar por las bandas: guacales de madera o cartón, cajas metálicas, bicicletas, objetos cortopunzantes, estructuras o elementos que no cumplan con las dimensiones.
- e. Las dimensiones máximas permisibles por pieza de equipaje son:
 - Largo: Ciento veinte centímetros (120 cm).
 - Ancho: Ochenta centímetros (80 cm).
 - Alto: Treinta centímetros (30 cm).

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 61 de 97 |
| TERMINALES | | | |

- f. Los equipajes que superen estas cotas no deben ser movilizados por medio de las bandas de equipaje y tendrán que ser entregados por las bodegas de carga. Si la omisión de los anteriores requisitos ocasiona daños a las bandas transportadoras de equipaje, quien la haya operado debe asumir los costos de reparación.

5.2.8.6. Las aerolíneas son las únicas responsables del equipaje que se transporta en las bandas, en consecuencia la aerolínea tiene la obligación de recibirlas, conducir las y entregarlas al pasajero en el estado en que las recibió, el cual se presume en buen estado salvo constancia de lo contrario. El transportador es responsable por el equipaje desde el momento de su recibo en el aeropuerto de origen hasta su entrega en el destino, pero no lo será mientras se encuentre a órdenes de las autoridades de aduanas, policía o de otra autoridad competente.

5.2.8.7. En lo relacionado con demoras en el transporte y entrega de equipajes, se atenderá lo dispuesto en el manual del usuario.

5.3. Transporte de Equipajes


5.3.5. Para todos los efectos relacionados con el manejo de equipajes, demoras en el transporte, conservación y entrega de los mismos se atiende a lo dispuesto en el RAC Parte tercera numeral 3.10.3, Resolución No. 4261 del 24 de Junio de 1981 expedida por la Aeronáutica Civil y en las demás normas modificatorias o adicionales al respecto.

5.3.6. ACSA en coordinación con los organismos de seguridad y las empresas explotadoras de aeronaves, determina los controles tendientes a evitar que se introduzcan artículos no autorizados, incluyendo equipajes de mano a bordo de aeronaves por parte de pasajeros.

5.3.7. Ninguna empresa aérea nacional o internacional, puede transportar equipajes de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que el equipaje separado de tales pasajeros sea sometido a medidas de control e inspección por las autoridades competentes.

5.3.8. Toda empresa aérea nacional o internacional debe vigilar y controlar el equipaje de pasajeros en tránsito, con el fin de proteger a las aeronaves contra actos de interferencia ilícita y a las aerolíneas contra el transporte de sustancias alucinógenas prohibidas.

5.3.9. ACSA establece la terminal de carga, como el único lugar establecido para el envío, recibo o entrega de carga, paquetes de mensajería, encomiendas, correos y animales diferentes a las mascotas y a los acompañantes de las personas invidentes.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 62 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.4. Manejo de Mercancías Peligrosas

5.4.5. Ninguna persona podrá almacenar, transportar o manipular dentro de un aeropuerto abierto a la operación pública, mercancías clasificadas como peligrosas en el Anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en la ciudad de Chicago el 7 de diciembre de 1947 (Documento de la OACI -No. 9284-AN/905, Parte 2 "INSTRUCCIONES TECNICAS PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS-PELIGROSAS POR VIA AEREA") y sus enmiendas posteriores, sin contar con el permiso previo emitido por la UAEAC.


| | |
|----------------|---|
| Clase 1 | Explosivos. |
| Clase 2 | Gases: comprimidos, licuados, disueltos a presión o refrigerados a temperaturas extremadamente bajas. |
| Clase 3 | Líquidos inflamables. |
| Clase 4 | Sólidos inflamables: sustancias que presentan riesgo de combustión espontánea; sustancias que en contacto con el agua emiten gases inflamables. |
| Clase 5 | Sustancias comburentes: peróxidos orgánicos. |
| Clase 6 | Sustancias Venenosas. |
| Clase 7 | Material radiactivo. |
| Clase 8 | Sustancias corrosivas. |
| Clase 9 | Mercancías Peligrosas varias; es decir, artículos o sustancias que al transportarlos por vía aérea encierran peligros no previstos en las otras clases, tales como los materiales magnetizados, el acetaldehído amónico y el poliestireno expansible en perlas entre otros. |

Además de lo anterior, se debe cumplir lo establecido en el Decreto 1609 de 2002 o las que le modifique o adicionen.

5.4.6. Para enviar o recibir por vía aérea el tipo de mercancías citadas en el anterior numeral, el encargado por parte de la compañía explotadora de aeronaves debe hacer la solicitud de permiso ante la Oficina de Seguridad Aérea de la UAEAC o la dependencia que haga sus veces, como mínimo un día hábil antes de la fecha propuesta del transporte. Este plazo puede reducirse cuando se trate de material de propiedad de la industria militar o de las Fuerzas Armadas y que por razones de seguridad deba ser transportado en un tiempo mínimo.

5.4.7. La anterior solicitud, debe realizarse de acuerdo al formato preimpreso establecido por la Oficina de Seguridad Aérea indicando al menos la siguiente información:

- Razón por la cual es indispensable que la mercancía clasificada como peligrosa sea transportada por vía aérea.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 63 de 97 |
| TERMINALES | | | |

- La denominación, clasificación y número NU del artículo, con los datos técnicos completos de justificación.
- Cantidad de la mercancía que se va a transportar.
- Manipulación especial necesaria e información para casos de emergencia, hoja de seguridad del material.
- Prueba y demostración de idoneidad en el manejo de mercancías peligrosas por parte del personal responsable.
- Nombre dirección y teléfonos del dueño de la carga y del transportador de la misma.
- Aeropuertos de salida, destino y las fechas propuestas de transporte y envío.

5.4.8. 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.

5.4.9. El embalaje de las mercancías peligrosas debe ceñirse estrictamente a lo establecido en los documentos OACI 9284-AN /905, Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, Parte Décima Primera de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, Anexo A de IATA, y a lo establecido en el Código IMDG.

5.4.10. La manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en predios del Aeropuerto, debe ajustarse a los procedimientos establecidos por la normativa aplicable para tal fin.


5.4.11. Las compañías aéreas y los explotadores de aeropuerto deben advertir a los pasajeros sobre la prohibición de transportar mercancías peligrosas en el equipaje y la obligación de declararlas en caso de llevarlas consigo. De ser detectado el incumplimiento de lo anterior, las aerolíneas deben proceder de acuerdo con sus planes de seguridad.

5.5. Locales Comerciales

5.5.5. ACSA, es la única empresa autorizada por la UAEAC, mediante Contrato de Concesión No. 001-CON-097 para permitir la realización de actividades y prestación de servicios comerciales y aeroportuarios.

5.5.6. Toda relocalización o modificación de cualquier índole a los locales comerciales, bodegas, hangares y cualquier otra área cedida en arrendamiento, concesión o comodato, sólo se puede efectuar previa autorización de ACSA.

5.5.7. Los locales, bodegas, hangares o parte de ellos y cualquier otra área entregada en arrendamiento, concesión o comodato por la Gerencia o Jefatura Comercial del Aeropuerto, no podrán ser dedicados a actividades diferentes a las establecidas en los correspondientes contratos.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 64 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.5.8. Es obligación de los explotadores de todo local, bodega, hangar y cualquier otra área cedida en arrendamiento, concesión o comodato por ACSA, mantener las áreas en perfecto estado de presentación y cumplir con todos los lineamientos y regulaciones de infraestructura, mantenimiento, sanitarias y ambientales, de estética y de horarios, así como el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas.

5.5.9. Los explotadores de los establecimientos en donde se preparen y expendan alimentos, deben dotar y 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 incendio.

5.5.10. No se puede almacenar dentro o cerca de las áreas entregadas en arrendamiento, concesión o comodato, cualquier tipo de armas, explosivos, sustancias alucinógenas, corrosivas, animales y combustibles o material inflamable. Además, se debe cumplir con las medidas que ACSA establece sobre seguridad industrial.

5.5.11. Cada una de las bodegas debe ser dotada de extintores y/o equipo apropiado contra incendios, el cual debe estar ubicado en forma tal que se permita su fácil acceso, la carga nunca se podrá localizar obstaculizando el paso hacia este. Los extintores deben ser inspeccionados por lo menos una (1) vez al mes y recargados cada doce (12) meses, las fechas de la última recarga deben colocarse por medio de adhesivos a cada unidad.

5.5.12. La instalación de carteleras, pasacalles, afiches o cualquier clase de avisos, debe contar con previa autorización de la Jefatura Comercial de ACSA.

5.5.13. La distribución de volantes dentro de las áreas del Aeropuerto debe contar con previa autorización de la Jefatura Comercial de ACSA.


5.5.14. ACSA, en coordinación con las autoridades locales pertinentes, vigila por que el servicio de transporte público de pasajeros se preste de forma eficiente y competitiva, desde y hacia el Aeropuerto.

5.5.15. ACSA, vigila porque todos los productos o servicios ofrecidos sean prestados en condiciones de calidad y a precios competitivos en relación con los fijados en sectores comerciales similares.

5.5.16. ACSA es competente para autorizar la disponibilidad de servicios tales como: puestos de información lustrabotas, loteros, y avisos publicitarios entre otros.

5.6. Terminal y Rampa de Carga

5.6.5. Únicamente se permiten las operaciones de cargue y descargue de las aeronaves en las posiciones debidamente demarcadas y/o autorizadas por ACSA.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 65 de 97 |
| TERMINALES | | | |

5.6.6. 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.

5.6.7. La zona vehicular de cargue no puede ser utilizada como parqueadero regular de vehículos particulares, remolques, contenedores y demás equipos para el manejo de carga; a ella sólo pueden ingresar en ejercicio de sus funciones:

- a. Los vehículos oficiales de la Aeronáutica Civil, ACSA, POLICÍA NACIONAL, DAS, DIAN, ICA y demás autoridades de control, previa coordinación con la Jefatura de Seguridad.
- b. Los automotores que vayan a realizar operaciones de cargue o descargue de mercancías, previa coordinación con el transportador aéreo y sólo podrá permanecer en ella durante el tiempo estrictamente necesario para cumplir su tarea.
- c. Vehículos del personal que labora en dicha área, previa autorización de la Gerencia del Aeropuerto.
- d. Vehículos recolectores de residuos sólidos.

5.6.8. Los explotadores de las bodegas y demás áreas de carga, son responsables porque los residuos generados por sus actividades sean retirados después de cada operación y depositados en los contenedores dispuestos para tal fin.


5.6.9. Únicamente se permite el transporte de pasajeros en aeronaves de carga, en un número de pasajeros igual o inferior al indicado en el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave de acuerdo con lo especificado en el RAC, Parte Cuarta, numeral 4.18.17. En caso de necesitar transportar un número superior a éste, se debe solicitar el correspondiente permiso a la oficina de Control y Seguridad Aérea de la UAE. de Aeronáutica Civil.

5.6.10. El explotador de toda aeronave carguera que vaya a transportar mercancía que requiera manejos especiales en rampa, debe reportarlo por escrito con anticipación ante el Cecoa, con el objeto de llevar a cabo la coordinación que se necesite para la operación segura y eficiente de la aeronave en tierra.

5.6.11. Sólo se podrán efectuar modificaciones o remodelaciones dentro o fuera de las bodegas, previa autorización de la Gerencia del Aeropuerto.

5.6.12. El Cecoa, es responsable de administrar el tiempo de permanencia de las aeronaves en las respectivas posiciones dentro de rampa de carga, para lo cual se apoya en el IR, quien tiene como función efectuar el follow me a las aeronaves que ingresen o abandonen las posiciones de estacionamiento de la plataforma de carga.

5.6.13. Las empresas que tengan áreas arrendadas en el terminal de carga, tienen derecho a utilizar únicamente el área estipulada en el respectivo contrato de

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 66 de 97 |
| TERMINALES | | | |

arrendamiento, dicha área no puede ser delimitada por malla o por cualquier otro tipo de divisiones o señalización autorizada por ACSA, a menos que exista un permiso previo de la Gerencia del Aeropuerto.

5.7. Mantenimiento Infraestructura

ACSA dispone de las medidas necesarias para garantizar un servicio adecuado, cuando se desarrollan tareas de construcción o mantenimiento de la infraestructura del aeródromo como se describe a continuación:

5.7.5. El Jefe Técnico de ACSA, garantiza el mantenimiento permanente y efectivo de la infraestructura dispuesta para la operación aeroportuaria. Supervisa, establece y coordina con las compañías contratistas y/o trabajadores de ACSA los estándares y parámetros de calidad definidos en las especificaciones técnicas de los trabajos a realizar.


5.7.6. Las labores a realizar de mantenimiento y/o proyectos se inicia con la orden de trabajo, previa entrega al Ceca de la programación de las actividades a realizar; órgano a quien compete la responsabilidad de la recepción, tratamiento, canalización y difusión de la información relacionada con las diferentes actividades aeroportuarias, para la coordinación operativa, y al cual se informa de:

- a. Tipo de actividad a realizar.
- b. Número de personas que van a realizar la actividad.
- c. Señales de identificación del personal (color de uniforme, si es personal externo)
- d. Zonas en las que se van realizar los trabajos.
- e. Duración estimada de la actividad.


5.7.7. Todos los trabajos de mantenimiento y/o proyectos dentro de las instalaciones del aeropuerto que requieren intervención directa en las diferentes áreas de la organización como: muelles nacional e internacional, sala pública, sala central, edificación, terminal, se realizan en horarios en los cuales el trabajo no interfiere en el funcionamiento normal de los servicios aeroportuarios ofrecidos.

5.7.8. Para la realización de los trabajos de mantenimiento y/o proyectos se debe señalar el área fuera servicio para evitar accidentes y dar mayor seguridad y protección a los usuarios de las instalaciones aeroportuarias. Para esto se emplean los siguientes implementos:

- a. Mamparas (Láminas de triplex ajustadas a estructuras de aluminio). Elemento utilizado para cercar y privatizar el área afectada, así como aislar las áreas ajenas al trabajo y no integrar al pasajero con el trabajo en ejecución.
- b. Separadores metálicos tubulares.
- c. Separadores de línea. Utilizados cuando se realizan mantenimientos en zonas concurridas por los pasajeros, y con los cuales se restringe el área y se define la circulación peatonal.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 5 | | PÁGINA | Pág. 67 de 97 |
| TERMINALES | | | |

- d. Cinta demarcación "PELIGRO". Se utiliza cuando el trabajo o las estructuras delimitadoras presentan algún riesgo para el transeúnte.
- e. Rollo de polietileno calibre 3.5. Para proteger contra el polvo equipos y elementos de oficina.
- f. Avisos. Advertencia para el usuario de los trabajos que se realizan dentro del área visitada.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 68 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

6. CONTROLES ESPECIALES EN AREAS RESTRINGIDAS

6.1 Objetivo

Implementar y aplicar mecanismos de control para el ingreso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, en procura de garantizar la seguridad operacional del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortisoz de acuerdo a la reglamentación contenida en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.1.1. Dentro y hacia las áreas restringidas del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortisoz, no está permitido tomar fotografías ni realizar filmaciones, a menos que exista previa autorización por parte de ACSA. y se hayan cancelado los correspondientes derechos a las tarifas que establece la Resolución 04930 del 30 de diciembre de 1.997 o las que la modifiquen o adicionen. Se exceptúan las realizadas por personal de la UAEAC y del explotador del Aeropuerto en ejercicio de sus funciones.


6.1.2. En las áreas restringidas del Aeropuerto, no se pueden realizar actividades tales como eventos sociales o deportivos ni ninguna otra actividad diferente a aquellas a las cuales estén destinadas dichas áreas.

6.1.3. ACSA en coordinación con la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC, diseñó un Plan Local de Seguridad de la Aviación Civil de ACSA para el Aeropuerto que busca garantizar la protección de: las zonas públicas, áreas restringidas, zona perimetral y a los usuarios del transporte aéreo. El Plan de Seguridad que se ha implementado contiene las recomendaciones previstas en el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007

6.1.4. Adicional a lo anterior, es responsabilidad del explotador de toda aeronave establecer un Plan de Seguridad en el que contemple las medidas y procedimientos de control ordinarios que se apliquen sobre empleados, contratistas, tripulaciones, pasajeros, equipajes, carga, paquetes de mensajería y correo transportados, así como las medidas de seguridad relacionadas con sus instalaciones y suministros a las aeronaves y la protección en tierra de las mismas.

6.1.5. Sobre la base de este plan, los explotadores de aeronaves deben elaborar adicionalmente un apéndice que establezca las medidas y procedimientos de seguridad aeroportuaria aplicable a las condiciones específicas de operación del Aeropuerto, el cual debe ser presentado para revisión y concepto de conformidad por parte de ACSA, antes de ser remitido para evaluación y aprobación a la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC o quien haga sus veces de acuerdo a lo establecido en el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.1.6. El explotador de la aeronave, en coordinación con las diferentes entidades vinculadas a la operación aeroportuaria, establece medidas tendientes a la inspección

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 69 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

completa del equipaje de bodega con el fin de descartar la presencia de armas, sustancias explosivas, pirotécnicas o incendiarias y sustancias o materiales peligrosos, garantizando su protección desde el momento de su recepción hasta su embarque en las bodegas de la aeronave.

6.1.7. Adicionalmente deberá asegurarse que todo equipaje facturado corresponda a un pasajero a bordo de la aeronave, salvo que se encuentre claramente identificado como equipaje no acompañado y que ha cumplido con los procedimientos especiales de inspección manual, con equipos de rayos-X, detectores de explosivos o una combinación de cualquiera de éstos.

6.1.8. Para la verificación efectiva de la correspondencia del equipaje facturado con el pasajero el explotador podrá aplicar cualquiera de los procedimientos como la conciliación del equipaje mediante la utilización de sistemas: manual, automático o computarizado, de tal manera que compruebe la coincidencia entre la cantidad de equipaje documentado y las tirillas correspondientes o, en su defecto, que aplique el sistema de identificación plena o cotejo del equipaje por parte del pasajero a su tránsito por la plataforma y antes del abordaje a la aeronave.


6.1.9. Para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales, de pasajeros mentalmente trastornados, deportados y desmovilizados, ACSA establece con las autoridades apropiadas de seguridad del Estado, los acuerdos que faciliten estas operaciones, evitando al máximo molestias para el resto de pasajeros y usuarios del Aeropuerto, aplicando las recomendaciones contenidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007

6.1.10. ACSA, en coordinación con el Centro de Estudios Aeronáuticos y la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de UAEAC, instruye al personal de la Policía Nacional adscrita al Aeropuerto y a las empresas privadas de vigilancia contratadas, sobre las normas y procedimientos de seguridad aeroportuaria establecidos, de acuerdo a lo contemplado en el Capítulo XX de la en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.1.11. ACSA establece programas de divulgación y capacitación dirigidos a la población aeroportuaria sobre los planes y normas de seguridad, a los efectos elabora el Cronograma de Capacitación y Registro de Asistencia a las mismas.

6.2. Control a vehículos en las áreas o zonas de seguridad restringidas

6.2.1. Todo vehículo o equipo que se desplace sobre ruedas o por otros medios, que pretenda ingresar a las áreas restringidas, bien sea de particulares, de autoridades de control o del explotador de aeropuerto, además de contar con la correspondiente autorización o permiso expedido por la Jefatura de Seguridad del Aeropuerto, debe ser objeto de inspección de Seguridad de la Aviación Civil. La inspección vehicular tiene como objetivo descartar la posibilidad de que a través de los mismos, se ingresen

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 70 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

armas o artefactos explosivos que puedan ser utilizados para la comisión de actos de interferencia ilícita.

6.2.2. Las personas que pretendan ingresar a áreas restringidas a bordo de un vehículo deberán someterse a los controles de seguridad, previa presentación del carné vigente expedido por la oficina de Seguridad de la Aviación Civil.

6.2.3. Se exceptúan de estas inspecciones los vehículos de los organismos de socorro y autoridades de Policía y Militares que acudan a llamados por cualquiera de las situaciones contempladas en los planes de emergencia y contingencia y los de las Compañías Transportadoras de Valores, siempre y cuando cuenten con el permiso correspondiente expedido por ACSA y sean verificados desde el exterior por el personal de seguridad en los puntos de acceso.

Lo anterior en el orden de acciones contempladas en el Plan Local de Seguridad de la Aviación Civil, basado en el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007


6.3. Control de Personas

6.3.1. Las personas que por razones propias de su oficio requieran desplazarse regularmente por las áreas restringidas, deben solicitar por escrito el respectivo carné ante la Jefatura de Seguridad del Aeropuerto, a través de los formato Solicitud Acceso Temporal Áreas Restringidas o Solicitud Expedición de Carnet de Identificación Aeroportuaria, suscritos por el responsable del área interna de ACSA o por el Representante Legal o Gerente de la correspondiente empresa, respectivamente, previo el cumplimiento de requisitos.

6.3.2. Es responsabilidad del Representante Legal o Gerente de la correspondiente aerolínea o empresa devolver a la Oficina de Seguridad del Aeropuerto los carnés vencidos y los correspondientes a aquellos empleados o funcionarios que concluyan su relación laboral o finalicen la labor que motivó su expedición, tal como lo establece el numeral 17.6.18, _Capítulo VI de la en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.3.3. Aquellas personas que por razones de fuerza mayor, necesiten ingresar esporádicamente bien sea a la rampa, a los muelles o a cualquier otra área restringida del Aeropuerto, deben obtener un permiso provisional de la Jefatura de Seguridad, dependencia que lo expide luego de comprobar la necesidad de ingreso, sin perjuicio de reservarse la posibilidad de coordinar acompañamientos o escoltas de las mismas hasta el sitio requerido

6.3.4. Todo propietario, operador de infraestructura aeronáutica o arrendatario cuyas áreas o instalaciones arrendadas puedan servir de acceso a las áreas o zonas de seguridad restringidas, debe ser responsable del control de ingreso por sus instalaciones hacia dichas áreas, debiendo garantizar que sólo accedan a las mismas las personas autorizadas por ACSA. Tal como lo establece el numeral 17.5.2. Capítulo V

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 71 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

de la en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.3.5. Los encargados de los puntos de control que tengan la función de vigilar el acceso a las áreas restringidas deben:

- Exigir a toda persona que pretenda ingresar a dichas áreas, el pasabordo emitido por la respectiva aerolínea, carné o permiso de acceso expedido Jefatura de Seguridad.
- Verificar que el carné o permiso se encuentre vigente y que permita acceder al área a la cual pretenda ingresar su portador.
- Impedir el ingreso de objetos de mano o equipajes que no hayan sido requisados o inspeccionados por medios tecnológicos o en forma manual, en los lugares donde se disponga tal procedimiento.

6.3.6. El carné de acceso a las áreas restringidas del Aeropuerto debe portarse en forma permanente en lugar visible "parte superior del tórax o mediante brazaletes", y utilizarse únicamente en las horas de trabajo. ...NA


6.3.7. Ninguna persona sin el correspondiente carné o permiso, puede permanecer en las áreas restringidas del Aeropuerto.

6.3.8. El hecho de portar el carné expedido Jefatura de Seguridad, no exime a su titular de la requisita correspondiente.

6.3.9. Las tripulaciones de las aeronaves deben ingresar a éstas únicamente por el segundo piso de los muelles y a través de los filtros de seguridad; está prohibido hacerlo por otros accesos. El ingreso de estos funcionarios sólo se permite cuando estén debidamente uniformados y porten el carné de la respectiva aerolínea o el carné o permiso expedido por la Jefatura de Seguridad de la Aviación Civil. No son válidos para ingreso a estas áreas: las tarjetas profesionales, carnés expedidos por las aerolíneas, ni las licencias técnicas expedidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

6.3.10. Las tripulaciones de aeronaves que llegan en un vuelo internacional que termina en el Aeropuerto Ernesto Cortissoz, cumplen con los trámites de inmigración y aduana correspondientes. Para el caso de los vuelos nacionales o locales, éstas salen por los accesos C, E, G, I, M ó N, Nota esto acorde al punto de estacionamiento de la aeronave ya que para los vuelos de carga, no está contemplado ni definido la presencia del DAS en el lugar., sujetos a los controles de las autoridades aeroportuarias, si así lo determinan.

6.3.11. Las tripulaciones en tránsito, pueden desembarcar directamente al segundo piso o bajar a la rampa para efectuar los chequeos de verificación de la aeronave.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 72 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

6.3.12. La aerolínea que esté transportando pasajeros internacionales en tránsito, es responsable porque éstos no salgan del muelle con el objeto de evitar problemas de inmigración o aduanas.

6.3.13. La Policía Nacional destacada en el Aeropuerto debe apoyar a los responsables de los puntos de control y vigilancia, cuando las circunstancias así lo ameriten.

Para cualquier evento, el control de acceso y circulación de personas por las áreas restringidas de un aeropuerto, se hará acorde a lo establecido en el Plan Local de Seguridad de la Aviación Civil, basado en el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.


6.4. Control de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas

El control sobre el transporte de armas, sustancias explosivas y materias o mercancías peligrosas en aeronaves civiles destinadas al transporte de pasajeros, su porte o tenencia en las áreas restringidas de los aeropuertos, así como el almacenamiento de explosivos, armas o material pirotécnico en las áreas del Aeropuerto Ernesto Cortissoz, se lleva a cabo tal como lo establece el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.4.1. El porte de armas en las áreas restringidas del Aeropuerto queda prohibido, salvo las excepciones contempladas en el Plan Local de Seguridad aprobado por la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria de la UAEAC. El control de armas, sustancias explosivas, materiales y mercancías peligrosas debe ceñirse a lo estipulado en el Capítulo X el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007.

6.4.2. El transporte de armas de guerra, restringidas o de uso exclusivo de la fuerza pública o de sustancias pirotécnicas o explosivas de cualquier tipo, debe realizarse de acuerdo a lo estipulado en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (Resolución 01624 de Abril 13 de 2007 emanada de la UAEAC). Esta reglamentación cobija al transporte de pasajeros y de carga.

6.4.3. En los eventos en que se pretenda transportar municiones o repuestos para las armas de guerra en las bodegas de carga de las aeronaves de pasajeros o en las aeronaves de carga, el explotador de la aeronave debe garantizar que se han tomado todas las medidas establecidas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 73 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

6.5. Control y transporte de personas bajo medidas especiales de seguridad.

6.5.1. El transporte de personas en condiciones jurídicas especiales, se hace acorde a lo establecido en el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007

6.5.2. En toda aeronave en la cual se movilicen personas contempladas en el numeral anterior, la puerta del compartimiento de tripulación de vuelo debe cerrarse con llave desde el interior de la misma, conforme a lo preceptuado en el numeral 13.1 del Anexo 6, "Operación de Aeronaves", expedido por la OACI.

6.5.3. Los pasajeros en condiciones jurídicas especiales sólo podrán ser transportados en aeronaves civiles contando con la custodia del organismo de seguridad que haga la conducción o del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario INPEC, siempre y cuando no constituyan riesgo alguno para la seguridad de la aeronave, sus pasajeros o tripulantes y se cumpla a cabalidad con establecido en el Capítulo XI, parte Décima Séptima de los RAC.

6.5.4. En un mismo vuelo no podrán ser transportados más de dos (2) pasajeros en condiciones jurídicas especiales y por cada uno deberán viajar al menos dos guardas o custodios en la aeronave que, en ningún caso, podrán portar armas de ninguna índole mientras permanezcan en la cabina de la aeronave. Tampoco podrán llevar consigo porras, granadas lacrimógenas, ni otros artefactos que arrojen gases paralizantes.


6.5.5. El transporte de personas mentalmente trastornadas se podrá efectuar siempre y cuando no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave y sólo si viajan acompañados de una persona que cuente con las habilidades necesarias para controlarlo y suministrarle los medicamentos que requiera.

6.5.6. Ningún pasajero en condiciones jurídicas especiales, mentalmente trastornado, deportado o desmovilizado podrá ser atado o enganchado a partes fijas de la aeronave tales como asientos, mesas o pasamanos.

6.5.7. El transporte de personas deportadas podrá realizarse siempre y cuando el deportado no constituya un riesgo para la seguridad de los pasajeros, tripulantes y la aeronave y, si su calidad o condición conllevan algún tipo de riesgo, deberán aplicarse las medidas establecidas para el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales.

6.5.8. Los deportados de alto riesgo no podrán ser transportados en aeronaves civiles destinadas al transporte regular de pasajeros.

6.5.9. Las autoridades responsables del transporte por vía aérea de personal desmovilizado de grupos u organizaciones al margen de la ley, en proceso de reinserción, deben realizar las coordinaciones necesarias con los explotadores de

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 74 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

aeronaves para que no constituyan un riesgo para la seguridad de la aeronave, del vuelo ni de los demás pasajeros. Igualmente se deberá garantizar que, previo al embarque, el desmovilizado cuente con un documento de identificación o de una certificación donde conste su identidad.

6.5.10. Las personas desmovilizadas, los pasajeros en condiciones jurídicas especiales, los deportados, los pasajeros mentalmente trastornados y sus custodios o acompañantes deben someterse, en todo caso, a los procedimientos de inspección y de requisita y con el apoyo del personal de seguridad del explotador de la aeronave y de las autoridades responsables deben ser ubicados en un sitio aislado de los demás pasajeros hasta el momento de su embarque.

Para cualquier evento, el control sobre el transporte de pasajeros en condiciones jurídicas especiales, pasajeros mentalmente trastornados, deportados y desmovilizados, se hará acorde a lo establecido en el Plan Local de Seguridad del Aeropuerto y en el Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, Parte Décima Séptima de los RAC.

6.6. Control de ingreso de vehículos a parqueaderos del aeropuerto


Sin perjuicio de lo previsto en la Parte Décima Séptima de los RAC y cuando las circunstancias de orden público así lo ameriten, ACSA puede coordinar o exigir al concesionario del parqueadero la aplicación de controles de seguridad adicionales a los vehículos que lo utilicen.

6.6.1. 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.

6.6.2. Los usuarios del parqueadero público que utilicen una posición de estacionamiento por más de un día calendario, deben expresar su intención al momento del ingreso, de tal manera que la administración del mismo le asigne un lugar especial y haga las coordinaciones pertinentes con la Policía Aeroportuaria para los controles que al efecto se establezcan. Este condicionamiento debe ser divulgado a los usuarios por la Administración del Parqueadero mediante la instalación de avisos informativos en las garitas de acceso.


6.6.3. Cuando un automóvil permanezca por más de un día sin previo aviso, deberá ser declarado como sospechoso y dársele tratamiento de acuerdo con las medidas de seguridad establecidas por las autoridades competentes. A los efectos, los responsables de la Administración del Parqueadero notificarán la situación a la Jefatura de Seguridad de la Aviación Civil o a la Policía Aeroportuaria.

6.6.4. El control de ingreso de los vehículos de funcionarios de la Aerocivil a los parqueaderos que la Unidad designe para ese fin, se hará previa presentación del carné institucional que expide la entidad como documento de identificación oficial de

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 6 | | PÁGINA | Pág. 75 de 97 |
| CONTROLES ESPECIALES EN ÁREAS RESTRINGIDAS | | | |

los funcionarios, acorde a lo establecido en el en el en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, Resolución 01624 de abril 13 de 2007. **N/A**

6.6.5. Los funcionarios de la Aerocivil sólo podrán ingresar sus vehículos al parqueadero del aeropuerto Ernesto Cortissoz bajo la misma condición de los demás usuarios o con la autorización que al efecto expida Aeropuertos del Caribe S.A. **N/A**

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 7 | | PÁGINA | Pág. 76 de 97 |
| SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN | | | |

7. SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN

7.1. Objetivos

Sin perjuicio de lo previsto en la Parte Décima Cuarta de los RAC, el presente capítulo contiene una descripción del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios "SEI" del Aeropuerto y las pautas generales para el diseño y manejo de los planes de emergencia.

7.2. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.

7.2.1. El Aeropuerto cuenta con el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, con el cual se garantiza el salvamento de vidas en caso de accidente o incidente de aviación. El nivel de protección a ofrecer se basa en el largo total de las aeronaves de mayor longitud que normalmente utilizan el Aeropuerto y en anchura máxima de su fuselaje.


7.2.2. Velar porque el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI – sea el necesario para responder en la categoría declarada por la UAEAC para el aeropuerto, de acuerdo con la aeronave de mayor longitud y envergadura que use regularmente el aeropuerto. En caso de que el servicio sea reducido o, no corresponda a la categoría necesaria, debe informar de manera inmediata a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC, para que se publique el respectivo NOTAM informativo mediante el cual se informará la categoría para la que queda habilitado el servicio de salvamento y extinción de incendios; la reducción de categoría se publicará por setenta y dos (72) horas iniciales prorrogables por setenta y dos (72) horas mas; tiempo en el cual es obligación del operador del aeropuerto, retornar a la categoría normal.

7.2.3. Mantener vigentes acuerdos de ayuda con organismos públicos de protección tales como hospitales, clínicas, grupos de apoyo voluntarios, Cuerpo de Bomberos de la ciudad y Policía entre otros, para hacer frente a las emergencias que se puedan presentar en el aeropuerto y/o sus alrededores.

7.2.3.1. El explotador del aeropuerto o quien haga sus veces, suscribirá la Carta de Acuerdo con el Grupo de Búsqueda y Salvamento SAR de la U. A. E. A. C., con fin de optimizar los tiempos de respuesta a un accidente o incidente en un aeródromo, estableciendo en ellos procedimientos para tales casos en coordinación con el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio "SEI" o quien haga sus veces.

7.2.4. Velar por la correcta ubicación de las instalaciones de Bomberos y accesos o caminos expeditos a la pista, de tal forma que se mantengan tiempos de respuesta menores o iguales a tres (3) minutos, hasta los umbrales de pista o hasta el punto más lejano del área de movimiento.

7.2.5. Responder porque las estaciones de servicio de salvamento y extinción de incendios cuente con las áreas necesarias para el alojamiento de los vehículos de

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 7 | | PÁGINA | Pág. 77 de 97 |
| SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN | | | |

salvamento y extinción de incendios, así como las de más áreas necesarias acorde con la categoría declarada o proyectada, para el aeropuerto.

7.2.6. Disponer de reservas de agua en cantidades iguales o superiores al 200% de la cantidad necesaria para la categoría contraincendio declarada para el Aeropuerto en el AIP, de forma tal que se permita el abastecimiento de los vehículos de salvamento y extinción de incendios en tiempos inferiores a cinco minutos por vehículo, en un lugar de fácil acceso para que los vehículos puedan ingresar y salir en forma rápida.

7.2.7. Disponer de salas de descansos con dormitorios en la estación de bomberos del Aeropuerto para uso en jornadas nocturnas.

7.3. Plan de Emergencia

7.3.1. Sin perjuicio de lo previsto en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, ACSA diseñó el Plan de Emergencia del Aeropuerto, el cual contempla un conjunto de procedimientos coordinados, tendientes a reducir al mínimo los efectos de una Emergencia con aeronaves que ocurra dentro o fuera del Aeropuerto.


Para lo anterior ACSA debe:

7.3.1.1. Publicar y mantener actualizado el Plan de Emergencias del Aeropuerto, el cual contiene un conjunto de instrucciones para asegurar la intervención rápida de los Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios, Autoridad Aeronáutica, Seguridad de la Aviación Civil, Sanidad Aeroportuaria, Explotadores de aeronaves y demás entidades en el Aeropuerto y grupos de apoyo externos.

7.3.1.2. Garantizar el suministro de los recursos necesarios para la administración de las emergencias que se declaren en el Aeropuerto a través del Centro de Operaciones de Emergencia COE, el cual se activa desde el momento de la declaratoria de una emergencia y físicamente se establece en el Ceca, soportado en todos los medios humanos y técnicos disponibles en esta dependencia.

7.3.1.3. Planificar el manejo y atención de emergencias intentando reducir al mínimo las consecuencias que de ella se deriven, particularmente en lo relacionado con la salvaguarda del mayor número posible de vidas humanas y la continuidad de las operaciones aeroportuarias. El logro de los objetivos previstos debe ser proporcional al grado de participación y eficacia de las distintas dependencias y servicios radicados en el Aeropuerto, así como de aquellas otras de la comunidad circunvecina que puedan ser de ayuda para responder a la Emergencia.

7.3.1.4. Disponer de mapas de cuadrícula en la torre de control, las estaciones del servicio de salvamento y extinción de incendios, vehículos de extinción de incendios y demás oficinas o vehículos que hacen parte de la respuesta a emergencias, planos detallados del aeropuerto y de su entorno, y toda clase de equipos e información necesaria para atender emergencias.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 7 | | PÁGINA | Pág. 78 de 97 |
| SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN | | | |

7.3.1.5. Garantizar mediante la creación del Centro Operativo de Emergencias COE, lo necesario para la administración de las emergencias que se declaren en el aeropuerto, donde deben tener asiento todos los entes comprometidos en la respuesta a emergencias, desde donde se debe mantener permanente comunicación con todas las dependencias operativas y de apoyo implicadas, en la atención de las emergencias

7.3.1.6. Suscribir una Carta de Acuerdo con el Grupo de Búsqueda y Salvamento SAR de la UAEAC, con fin de optimizar los tiempos de respuesta a un accidente o incidente en un aeródromo, estableciendo en ellos procedimientos para tales casos en coordinación con el Servicio de de Salvamento y Extinción de Incendio "SEI".


7.3.1.7. Entregar copias del Plano Reticular y el plano de las 5 millas (proximidades) del Aeropuerto a los Servicios de Tránsito Aéreo, Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios, Ceca, Sanidad Aeroportuaria y demás dependencias, oficinas y vehículos que hacen parte o se involucran en la respuesta a emergencias.

7.3.1.8. En la elaboración, modificación o actualización del plan de emergencia del aeropuerto debe tenerse en cuenta:

- a. Los procedimientos según se trate de emergencias en las cuales estén implicadas o no estén involucradas aeronaves, haya emergencias médicas o combinaciones de las mismas.
- b. Las funciones de mando, de comunicaciones y de coordinación para la ejecución del plan.
- c. La planificación antes de la emergencia.
- d. Las actividades durante la emergencia.
- e. El apoyo y la documentación necesarios después de la emergencia.

7.3.19. El Plan de emergencia debe contemplar al menos las siguientes funciones:

- a. Delimitar las responsabilidades del explotador del aeropuerto y demás organismos que participen.
- b. Describir el papel a desempeñar por los servicios de tránsito aéreo (Torre de control, servicio de información de vuelo u otros) en relación con la atención de emergencias.
- c. Establecer procedimientos que garanticen en forma ordenada y eficaz el paso de operaciones normales a operaciones de emergencia.
- d. Establecer servicios eficaces de comunicaciones e instalaciones, identificando un sistema de llamadas en "cascada" (iniciando por el superior jerárquico hacia sus dependientes), en el que estén incluidos las personas y entidades responsables.
- e. Disponer lo necesario para que en el aeropuerto haya un centro fijo de operaciones de emergencia y un puesto móvil de mando para ser utilizado en caso de emergencia.
- f. Integrar todas las fuentes de ayuda de los servicios locales de apoyo, tales como cuarteles de bomberos, organismos de seguridad, médicos y paramédicos, defensa civil y autoridades gubernamentales.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 7 | | PÁGINA | Pág. 79 de 97 |
| SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN | | | |

7.3.20. Mantener en el Plan de Emergencia la siguiente información:


- a. Actuaciones y responsabilidades de ACSA, autoridad aeronáutica, explotadores de aeronaves y demás organismos que participan.
- b. Directorio actualizado que permita la rápida activación de la cadena de llamadas o red de notificaciones, en el que aparecen incluidos los nombres de personas y entidades en orden de prioridades.
- c. Funciones del Centro de Operaciones de Emergencia, COE y del Puesto Móvil de Mando (PMM).
- d. Actuaciones de los organismos de ayuda externas, tales como Cuerpos de Bomberos, organismos de seguridad, Red de Urgencias, Defensa Civil, Cruz Roja y autoridades gubernamentales, entre otros.
- e. Participación de las dependencias que puedan prestar su ayuda para responder a una emergencia. Entre éstas, están las siguientes:

En el Aeropuerto:

- Los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)
- El Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)
- Control y Seguridad Aérea.
- Servicio Aéreo de Rescate (SAR) de la UAEAC.
- Fuerza Aérea Colombiana FAC, CACOM 3.
- Servicio de Información Aeronáutica (AIS/ARO) de la UAEAC.
- Jefatura de Operaciones.
- Jefatura de Seguridad de la Aviación Civil.
- Policía Nacional.
- Sanidad Aeroportuaria.
- Explotadores de aeronaves.
- Organismos de ayudas externas, Grupo APELL, Defensa Civil Cruz Roja, cuerpos de Bomberos, Red de Urgencias Departamental y Distrital, Oficina de prevención y atención de desastres, grupo APELL etc.

Fuera del Aeropuerto:

- Servicio Aéreo de Rescate (SAR) de la UAEAC.
- Organismos de ayudas externas, Grupo APELL, Defensa Civil Cruz Roja, cuerpos de Bomberos, Red de Urgencias Departamental y Distrital, Oficina de prevención y atención de desastres, grupo APELL etc.
- Clínicas, Hospitales y Unidades de Salud Intermedia.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 7 | | PÁGINA | Pág. 80 de 97 |
| SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN | | | |

- Unidades Militares y de Policía.
- Autoridades gubernamentales.


7.4. Centro de operaciones de emergencia y puesto móvil de mando

7.4.1. ACSA dispone de un lugar fijo para establecer el Centro de Operaciones de Emergencia COE, asumido inicialmente en la estación de trabajo del Operador del Centro de Coordinación Aeroportuaria “Cecoa”, quien inicia las notificaciones de acuerdo al tipo de emergencias, asume roles de enlace con todas las dependencias operativas y de apoyo hasta la llegada del Gerente del Aeropuerto, de sus delegados y demás entes involucrados en el manejo de la situación soportando la labor del puesto Móvil de mando.

7.4.2. En similares circunstancias, el COE actúa como centro de mando, coordinación y comunicaciones entre los actores e intervinientes en los casos de apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de explosivos y demás situaciones contempladas en el Plan de Contingencia.

7.4.3. De igual forma ACSA prevé un puesto de mando avanzado o móvil, cuyas misiones y actuaciones se detallan en el Plan de Emergencias del Aeropuerto.

7.4.4. Como apoyo a los Servicios Médicos se establece la disponibilidad de un trailer con los mínimos de materiales sanitarios requeridos para casos de emergencias, de acuerdo a lo establecido en el Manual de Planificación de Emergencias de la OACI “DOC. 9137/AN 898 Parte Séptima”.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 81 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |

8. GESTION AMBIENTAL

8.1. Objetivo


Realizar las acciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la reglamentación emanada por las autoridades ambientales y sanitarias competentes, con el propósito de alcanzar las siguientes metas:

- Reconocer, evaluar y controlar todos los factores de riesgo para el medio ambiente sano y para la salud de los usuarios del aeropuerto, relacionados con deficiencias ambientales y sanitarias.
- Lograr condiciones ambientales y sanitarias óptimas, en todas las instalaciones del aeropuerto, tanto en tierra como en el aire.
- Generar alternativas de uso de los recursos naturales que sean económicos, ecológicas y socialmente sostenibles.
- Prevenir y mitigar el impacto ambiental que las actividades del aeropuerto puedan generar sobre los recursos naturales y su entorno.
- Adoptar e implementar los principios de la política Ambiental de la Aeronáutica, Resolución 4730 de 2000


8.2. Aspectos básicos

ACSA aplica las medidas y acciones sanitarias y/o ambientales, en coordinación con las autoridades competentes y las empresas que desarrollan actividades dentro del aeropuerto, en razón de lo anterior se encarga de:


- Velar porque éste permanezca limpio, libre de basuras o desperdicios.
- Garantizar el suministro de agua potable a todas las instalaciones del aeropuerto, para ello realiza periódicamente programas de análisis de calidad, según lo establece el Decreto 1575 de 2007 y Resolución 2115 de 2007.
- Diseñar e implementar programas tendientes a racionalizar el consumo de agua potable, a través del cumplimiento de las actividades consignadas en el "Programa para el Uso Eficiente del Agua" del aeropuerto, de acuerdo a lo previsto en la Ley 373/97.
- Efectuar caracterizaciones periódicas de aguas residuales y a partir de ello disponer su tratamiento, evitando que se viertan sustancias contaminantes a los canales de aguas lluvias, a la red de alcantarillado o a la superficie, de acuerdo a lo previsto en el Decreto 1594 de 1984.
- Mantener actualizados los procedimientos de recolección y almacenamiento de residuos generados en las diferentes áreas del aeropuerto, adaptándolos a las circunstancias del momento y buscando minimizar la contaminación que produzcan.
- Mantener una permanente coordinación y control frente a las entidades o personas encargadas de la recolección y disposición final de residuos, para que este servicio se preste oportuna y diligentemente.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 82 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |

- g. No permitir, bajo ninguna circunstancia, almacenar a quemar a cielo abierto las basuras, excretas y residuos sólidos.
- h. Implementar, 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 y su entorno.
- i. Exigir a las empresas que operan en el Aeropuerto, realizar trimestralmente programas de fumigación y desratización de sus instalaciones, para evitar la proliferación de roedores e insectos. En caso de incumplimiento, ACSA procede a realizar esta actividad y repercute el costo del servicio correspondiente.
- j. Velar porque de acuerdo con las disposiciones vigentes, las emisiones contaminantes de aire y ruido en los predios del aeropuerto y su entorno, no sean superiores a los límites establecidos.
- k. Coordinar con las entidades competentes la supervisión del cumplimiento de las disposiciones vigentes sobre el control ambiental en los predios del aeropuerto y su entorno.
- l. Mantener vigente la Licencia Ambiental, atendiendo los requerimientos establecidos en la ley N.A. así como la clasificación y categorización del aeropuerto.
- m. Cuidar cuando se realicen construcciones, ampliaciones, modificaciones o adecuaciones en el aeropuerto, se cuente con la respectiva licencia ambiental emanada por las autoridades correspondientes, o según el caso un plan de manejo ambiental específico.
- n. Mantener actualizados y a disposición los planos arquitectónicos, estructurales, hidráulicos, de alcantarillado, sanitarios y eléctricos del mismo.
- o. Garantizar 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.
- p. Garantizar que los canales de aguas lluvias permanezcan libres de residuos, mediante el mantenimiento preventivo y correctivo de estos sistemas.
- q. Velar porque no se realicen vertimientos de residuos de hidrocarburos en los canales de aguas lluvias del aeropuerto.
- r. Garantizar que los canales de aguas lluvias construidos en las áreas de las plataformas del terminal de pasajeros y del terminal de carga donde se realizan operaciones con aeronaves, estén provistos de trampas de grasas, con el propósito de minimizar el vertimiento de sustancias contaminantes a los cuerpos receptores de agua, debido a derrames accidentales de hidrocarburos, y además dar cumplimiento a los requisitos establecidos en el Decreto 1594 de 1984.
- s. Exigir a las empresas que realizan labores de lavado y mantenimiento de aeronaves y vehículos al interior de sus instalaciones, que cuenten con áreas provista con canal perimetral y trampa de grasa, donde lleven a cabo estas actividades, con el propósito de minimizar el vertimiento de sustancias contaminantes a cuerpos receptores de agua. Para verificar la eficacia de estos sistemas, las empresas están obligadas a enviar semestralmente a las oficinas de ACSA, los resultados del monitoreo de la trampa de grasas, ajustados al cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Decreto 1594 de 1984.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 83 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |

- t. Exigir a las empresas encargadas de prestar el servicio de abastecimiento de combustibles a las aeronaves, contar en sus instalaciones con muros de contención de derrames y pozos de inspección alrededor de sus tanques de almacenamiento, con trampas de grasas y registro mensual de la generación de compuestos orgánicos volátiles de los tanques de almacenamiento VOC. Estas empresas están obligadas a enviar mensualmente a las oficinas de ACSA, los registros de VOC, y semestralmente los resultados del monitoreo de la trampa de grasas, ajustándose esta última al cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Decreto 1594 de 1984.
- u. Exigir a las aerolíneas, empresas de handling y de abastecimiento de combustibles, tomar las medidas necesarias para evitar derrames accidentales de hidrocarburo. Al presentarse un derrame, están obligados a realizar la descontaminación de manera inmediata, y si se presenta incumplimiento, ACSA procede a su remoción y repercute el costo del servicio correspondiente.
- v. Exigir a las empresas autorizadas por ACSA para la preparación y venta de alimentos en el aeropuerto, que cuenten con trampas de grasas instaladas en el sistema de drenaje de aguas servidas, para minimizar el vertimiento de estas sustancias al sistema de alcantarillado del aeropuerto. Para verificar la eficacia de estos sistemas, las empresas están obligadas a enviar semestralmente a las oficinas de ACSA, los resultados del monitoreo de la trampas de grasas, ajustados al cumplimiento de los requerimientos establecidos en el Decreto 1594 de 1984. Adicionalmente, estas empresas están obligadas a mantener en óptimas condiciones de limpieza, los ductos extractores de aire caliente ubicados en sus instalaciones, exigiéndose el envío a las oficinas de ACSA, del cronograma de limpieza y mantenimiento de los ductos. Estas empresas también están obligadas a presentar en las oficinas de ACSA, el certificado sanitario expedido por la autoridad de salud de la localidad.
- w. Las empresas autorizadas por ACSA para la preparación y venta de alimentos en el aeropuerto, están obligadas a dar cumplimiento a los requerimientos del Decreto 3075 de 1997, en especial lo establecido en su Capítulo VIII, relacionado con restaurantes y establecimientos de consumo de alimentos.
- x. Mantener vigentes los permisos ambientales del aeropuerto, atendiendo los requerimientos establecidos por la ley y por las autoridades ambientales.
- y. Velar porque los servicios de agua potable, alcantarillado, incineración, recolección y almacenamiento de residuos generados en el aeropuerto, sea eficiente y se realice de acuerdo con la legislación vigente.
- z. Implementar una continua capacitación y asesoría ambiental a las empresas que operan en el aeropuerto, con el propósito de lograr un cambio de actitud frente al comportamiento y compromiso ambiental, a través del desarrollo del Plan de Gestión Social del Aeropuerto.
- aa. ACSA como administrador del Aeropuerto realiza el control y seguimiento a las empresas, aerolíneas y contratistas entre otros, con relación al adecuado manejo de los residuos que generan en sus actividades dentro del Aeropuerto, de tal forma que su manejo esté acorde con las normas establecidas en el presente capítulo, a efectos de lo anterior realizan inspecciones ambientales permanentes.


| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 84 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |

- bb. Velar porque el sistema de facturación y cobro para los servicios de agua potable, alcantarillado, desinfección, desinsectación, incineración, recolección y almacenamiento de basuras producidas en el aeropuerto, sea eficiente y este de acuerdo con lo establecido.
- cc. Velar porque las áreas próximas a los aeropuertos no se permita 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.

8.3. Manejo de residuos

ACSA y las personas naturales o jurídicas que desarrollan actividades dentro del aeropuerto, son responsables por el estricto cumplimiento de las siguientes disposiciones:

- a. Todo el personal vinculado al manejo de residuos, bien sea sólidos, líquidos o excretas, estar cobijado por un programa de salud ocupacional a cargo del empleador.
- b. Implementar un programa de separación en la fuente en sus instalaciones, acorde con los lineamientos del Manual para el Manejo Integral de Residuos del Aeropuerto.
- c. Está prohibido almacenar residuos en sitios no autorizadas por ACSA.
- d. No está permitido depositar en los centros de acopio de residuos comunes, residuos de construcción, industriales, baterías de automotores, muebles, chatarra u otros que requieran un manejo especial.
- e. Cuando se requiera almacenar transitoriamente residuos sólidos, hacerlo en espacios o recipientes cerrados que cumplan con las condiciones sanitarias adecuadas.
- f. Las estibas o embalajes de madera, requieren ser desarmadas por el generador de este tipo de residuos, previo al traslado a su centro de acopio, de tal manera que puedan depositarse en las cajas contenedoras.
- g. Empacar los residuos en bolsas plásticas de resistencia y capacidad adecuadas, de acuerdo con las características de los residuos en ellas depositados, cerrando dichas bolsas apropiadamente.
- h. Separar en la fuente los residuos generados, empacándolos en bolsas de diferente color según se clasifiquen en reciclables, no reciclables o peligrosos, según lo establece el Manual para el Manejo Integral de Residuos del Aeropuerto.
- i. Las empresas ubicadas en el terminal de pasajeros del aeropuerto, son responsables de realizar la separación en la fuente de los residuos que generan, entregando los residuos comunes al personal de aseo de ACSA, quienes los trasladan y colocan en las canecas del centro de acopio de residuos comunes del aeropuerto, a fin de darle un manejo adecuado a los mismos. Los residuos recogidos en las áreas públicas, área de embarque y desembarque de pasajeros y edificio administrativo, son transportados directamente hasta el centro de acopio, por el mismo personal de aseo.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 85 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |

Estos residuos son transportados en recipientes de material plástico con las siguientes características:

- a. Identificados con el nombre de la empresa responsable del transporte.
- b. Dotados de ruedas que faciliten su movilización.
- c. Cerradas en forma tal que los residuos no queden a la vista del público y no haya posibilidad que se dispersen en su transporte.
- j. Las empresas ubicadas en el terminal de pasajeros, son igualmente responsables de gestionar la disposición de sus residuos de construcción, estibas, restos de madera, muebles, chatarra, residuos sólidos y líquidos peligrosos, y otros residuos que requieran de un manejo especial, realizándolos a través de empresas que estén constituidas legalmente y cumplan con todos los requisitos exigidos por las autoridades ambientales competentes.
- k. Las empresas ubicadas en el terminal de carga y la zona de abastecimiento de combustible, y los contratistas que desarrollan actividades dentro del aeropuerto, son responsables de realizar la separación en la fuente de todos los residuos que generan, entregándolos de manera directa y según corresponda, a empresas autorizadas por las autoridades competentes para la disposición de cada tipo de residuo.

8.3.1. El traslado de residuos, se efectúa tomando las medidas necesarias para evitar que éstos contaminen la plataforma o se constituyan en factor de riesgo para la operación aeroportuaria.


8.3.2. El conductor y/o ayudante de los vehículos encargados de transportar los residuos por la plataforma del aeropuerto, son responsables de cerciorarse que éstos queden bien acomodados, reduciendo la probabilidad de que caigan al suelo.

8.3.3. Las canecas o cajas estacionarias quedan cerradas luego de ser utilizadas.

8.3.4. Si se están adelantando obras en sitios por donde transitan personas o aeronaves, quien ejecuta la obra tiene la obligación de señalar adecuadamente el área de trabajo conforme las normas vigentes. (Resolución 1050 de 2004, Manual de Señalización Vial, expedido por el Ministerio de Transporte), y trasladar los residuos hasta el sitio de almacenamiento especificado por ACSA para el efecto.

8.3.5. El manejo de los residuos generados por obras de construcción, mantenimiento o remodelación, es responsabilidad de las empresas contratistas o de la persona natural o jurídica encargada de tales actividades, quien además debe tener en cuenta que:

- a. ACSA debe asignar lugares apropiados para almacenar o depositar temporalmente los materiales de construcción y/o residuos generados por tales actividades.
- b. El ejecutor de la obra, es responsable de trasladar los residuos hasta el sitio de almacenamiento en la medida en que éstos se van generando para evitar que se constituyan en obstáculo y factores de riesgo.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 86 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |


- c. El ejecutor de la obra es responsable de retirar diariamente los residuos del aeropuerto, cuantas veces sea necesario para dejar las diversas zonas en óptimo estado de limpieza. En caso de incumplimiento, ACSA procede a su remoción y repercute el costo del servicio correspondiente.
- d. Cuando las compañías realicen grandes proyectos de construcción, ampliación, modificación o adecuación en el Aeropuerto, están obligados a presentar la respectiva licencia ambiental emanada por las autoridades correspondientes, o según el caso un plan de manejo ambiental específico.
- e. Para el manejo de residuos generados por las obras de construcción, mantenimiento o remodelación en el aeropuerto, tener en cuenta todos los lineamientos establecidos en la Resolución 541 de 1994, que regula el cargue, descargue, transporte, almacenamiento y disposición final de escombros.

8.3.6. Los explotadores de aeronaves que realicen vuelos nacionales e internacionales, son responsables por el estricto cumplimiento de las normas establecidas por las autoridades ambientales, sanitarias y fitosanitarias, como sigue:

- a. Los explotadores de aeronaves están en la obligación de cumplir con todas las disposiciones establecidas en la Ley 9 de 1979 y sus decretos reglamentarios, incluido el Decreto 1601 de 1984, cumplir el Decreto 389 de 1979 y demás normas y actos administrativos proferidos por las autoridades ambientales, sobre el manejo de residuos generados en vuelos nacionales e internacionales.
- b. Empacar los residuos en bolsas resistentes para luego ser trasladados a su lugar de acopio temporal, teniendo en cuenta las disposiciones que lo regulan y cumpliendo con el Manual para el Manejo Integral de Residuos del Aeropuerto, y cualquier otro procedimiento diseñado por ACSA para el efecto, y supervisados por las autoridades ambientales, de salud, fitosanitarias y de aduana.
- c. Una vez los residuos provenientes de vuelos internacionales y nacionales de zonas endémicas se encuentren adecuadamente empacados, las compañías aéreas tienen la responsabilidad verificar el traslado inmediato de los mismos a la planta de agua residual del aeropuerto, para su almacenamiento temporal y posterior incineración a través de empresas certificadas para la prestación de este servicio.

8.3.7. Llevar las excretas de las aeronaves hasta el punto de disposición asignado en el aeropuerto, ubicado en la posición No. 10 (pasillo interior de la rampa nacional), y garantizar que el personal encargado para dicha labor, realice este proceso dentro de las más estrictas normas de higiene, salud ocupacional y seguridad industrial:

- a. Hacer la descarga de excretas únicamente en vehículos adecuados especialmente para este fin, trasladándolos al vertedero dispuesto y autorizado por ACSA en la posición No. 10.
- b. Previo al drenaje de excretas desde las aeronaves, someterlas a desinfección utilizando productos adecuados para desinfección, autorizado por la autoridad Sanitaria o fitosanitaria con asiento en el aeropuerto, en coordinación con la dependencia de ACSA encargada de la gestión ambiental.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 87 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |

8.3.8. No disponer los desechos de hidrocarburos, productos químicos, llantas u otros considerados como contaminantes peligrosos, con los residuos sólidos comunes, ni ser vertidos en la superficie, canales de aguas lluvias o cañerías de aguas negras del aeropuerto.

8.3.9. El generador de los desechos mencionados en el numeral anterior, es responsable por implementar medidas de neutralización de los mismos y realizar la disposición final de acuerdo a los requerimientos establecidos por la autoridad sanitaria o fitosanitaria, ambiental o aeroportuaria competente.

8.3.10. En los demás aspectos relacionados con el presente capítulo, tener en cuenta las recomendaciones OACI contenidas en el Anexo 16 y demás normas que lo complementen.

8.3.11. En caso de incumplimiento de estas normas por parte de las empresas, aerolíneas, contratistas o de las personas naturales o jurídicas que desarrollan su actividad en el aeropuerto, ACSA está facultado para implementar la acción correctiva según el caso, sin perjuicio de repercutir los costos generados a la empresa o compañía que resulte responsable y de notificar oportunamente a las novedades a la Aeronáutica Civil y a la Autoridad Ambiental.


8.4. Control y prevención del peligro por fauna silvestre

8.4.1. ACSA acoge las directrices consignadas en el Programa Nacional de Limitación de Fauna Silvestre (PARIF) y aquellas impartidas por el Comité Nacional de Peligro Aviario, todas las actividades y recomendaciones son implementadas, para tal efecto se cuenta con un Programa Aeroportuario de Reducción de Impactos con Fauna (PARIF) a cargo de un Oficial de Fauna Silvestre.

8.4.2. El PARIF del Aeropuerto, planifican y desarrollan todas las actividades encaminadas a garantizar la seguridad de las operaciones de aeronaves por presencia fauna silvestre. El PARIF está basado en un estudio Biofaunístico donde se identificaron las principales especies de aves y mamíferos que representan mayor riesgo para la operación del Aeropuerto.

8.4.3. ACSA a través del PARIF identifica los factores de riesgo que atraigan la presencia de aves en el Aeropuerto y por fuera de este, e implementa las medidas necesarias que permitan mantener los terrenos aeroportuarios libres de alimento y refugio para aves.

8.4.4. ACSA, es responsable de evaluar la modificación de las áreas aeroportuarias, especialmente lo concerniente a zonas verdes, canales de agua, áreas del terminal de pasajeros y terminar de carga, con el objeto de garantizar que estas no sean atractivos para la fauna, de igual forma es deber de ACSA garantizar las medidas necesarias para evitar que en los interiores del recinto aeroportuario se desarrollen actividades que

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 8 | | PÁGINA | Pág. 88 de 97 |
| GESTIÓN AMBIENTAL | | | |


puedan constituirse como un foco de atracción de aves tales como mal uso de las basuras, zonas agrícolas, ganadería, entre otras.

8.4.5. El Aeropuerto posee un Comité Local de Peligro Aviario, creado por solicitud de la Aeronáutica Civil de Colombia, mediante la Resolución 5001-01105-2002 de Octubre 15 de 2002. Este Comité involucra a las distintas Autoridades Municipales, Policivas, Ambientales, MAVDT, Aerolíneas, Procuraduría, Gobernación y Aeronáutica Civil. El Comité se reúne ordinariamente con una periodicidad de tres meses o de manera extraordinaria si las circunstancias lo ameritan. El objetivo del Comité es buscar soluciones conjuntas a la problemática identificada por presencia de aves en Aeropuerto e informa a la Aeronáutica Civil de las decisiones que se adopten para control y seguimiento de esta problemática.

8.4.6. ACSA a través del PARIF vela por la identificación de la actividades no compatibles con el uso del suelo, cuya recomendaciones se encuentran consignadas en el Manual uso del suelo en zonas aledañas a los aeropuertos en cuanto al cumplimiento de la Resolución 3152 del 13 de agosto de 2004 por medio de la cual se adoptan normas sobre peligro aviario. Las actividades identificadas como no compatibles son reportadas a la Aeronáutica Civil para que esta realice los seguimiento a las respectivas licencias para la construcción y/o funcionamiento, dado que ciertas actividades por sus características se puedan convertir en atractivos para la fauna, tales como rellenos sanitarios, mataderos, plazas de mercado, zocriaderos y cuerpos de agua artificiales, entre otros, en áreas próximas al Aeropuerto.

8.4.7. El PARIF posee procedimientos para la planeación de recorridos rutinarios antes de cada franja de concentración de vuelo a efectos de brindar una reacción en tiempo real si se detectan aves/mamíferos cercanos al área de movimientos y sectores de aproximación en cabeceras activando lo mecanismos de dispersión, garantizando la operatividad del aeropuerto.

8.4.8. Es deber de todas las Aerolíneas y personal de mantenimiento reportar cualquier incidente relacionado con fauna silvestre ya que ésta es la base en la cual se sustenta la acciones del PARIF y además alimenta la base de datos de Impactos con fauna.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 89 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

9. SANIDAD AEROPORTUARIA

9.1. Objetivo

9.1.1. Establecer los lineamientos generales para la prestación de los servicios a cargo de Sanidad Aeroportuaria en el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz.

9.1.2. Definir las disposiciones generales para asegurar el cumplimiento del Decreto 1601 de 1984 "Sanidad Portuaria y Vigilancia Epidemiológica en naves y vehículos terrestres".

9.1.3. Definir los requisitos y procedimientos a seguir para autorizar el transporte de pasajeros enfermos en aeronaves y su atención dentro del Aeropuerto.

9.2. Aspectos Básicos

9.2.1. En cumplimiento del Decreto 1601 de junio 27 de 1984, la Ley 9ª de 1979, 1011 de 2006, la Resolución 1043 de 2006 y de las demás normas que lo modifiquen o adicionen en lo referente al Plan de Emergencia, programa de salud ocupacional, 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.


9.2.2. Todos los servicios de Sanidad Aeroportuaria, deben cumplir con los requisitos de operación de acuerdo a su categoría, tal como se establece en el Capítulo 3 del Decreto 1601 de 1984 y la Resolución No 9279 de Noviembre 17 de 1.993.

9.2.3. En lo pertinente a responsabilidad por muerte o lesión del pasajero, se debe remitir a lo dispuesto en el Artículo 1880 del Código de Comercio. A partir de la categorización del Servicio de Sanidad, Aeropuertos del Caribe S.A. cumple con los requerimientos de personal, dotación, equipos, suministros médicos y servicio de transporte a pacientes según se establece en la Resolución 01439 de 2002.

9.2.4. Sanidad Aeroportuaria presta los servicios de atención médica para consulta prioritaria y salas de procedimientos menores en atención al concepto 2121333 de julio 25 de 2008 del Ministerio de la Protección Social a tripulantes, pasajeros, operarios, visitantes, funcionarios vinculados al terminal aéreo y demás usuarios del Aeropuerto.

9.2.5. Cuando se requiera el Servicio de Sanidad Aeroportuaria se debe tener en cuenta lo descrito en el Manual de Sanidad Aeroportuaria y la información que se describe a continuación:

- a. En lo posible, que el paciente sea trasladado a las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria. Cuando se solicite la presencia del médico en cualquier área del Aeropuerto, debe ser porque el estado de salud del paciente está tan

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 90 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

comprometido que su traslado a las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria es lo suficientemente difícil para intentarlo.

- b. Cuando se solicite un servicio de ambulancia dentro del área aeroportuaria, se debe especificar si ésta requiere ir acompañada de un médico o personal paramédico debidamente certificado.
- c. La prestación del servicio de ambulancias se autoriza de acuerdo al estado de salud del paciente previa autorización del médico de turno.

9.2.6. ACSA garantiza el buen estado de la ambulancia y el óptimo funcionamiento de los equipos existentes en ella.

9.2.7. El cobro del servicio de ambulancia se efectúa con base en las tarifas vigentes establecidas por ACSA para el efecto.

9.2.8. El servicio de ambulancias participa y colabora en todos los Programas de Emergencia del Aeropuerto.

9.2.9. ACSA, debe velar por el buen estado de la ambulancia y el óptimo funcionamiento de los equipos existentes en ella.


9.2.10. ACSA, coordina con las entidades de salud y de socorro involucradas en el plan de emergencia, la disponibilidad de personal médico, paramédico, ambulancias y equipos para cualquier emergencia que se presente en el Aeropuerto.

9.2.11. ACSA, garantiza el óptimo mantenimiento de las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria y el servicio oportuno y eficiente a los usuarios del servicio. Cuando se requiera localizar, diseñar, construir, remodelar o ampliar las instalaciones de Sanidad Aeroportuaria, ACSA debe hacerlo de acuerdo con lo estipulado para tal efecto en el Decreto 1601 de 1984, la Resolución 1043 de 2006, 1011 de 2006, expedidas por el Ministerio de Salud.

9.2.12. Todos los servicios de sanidad aeroportuaria, deben cumplir los requisitos de operación de acuerdo a su categoría, tal como lo establece en el capítulo 3 del Decreto 1601 de 1984.

9.3. Transporte de Pasajeros Enfermos y pasajeros con movilidad reducida

9.3.1. Ningún explotador de aeronaves debe transportar una persona con señales evidentes de enfermedad, si ésta no presenta el certificado médico de aptitud para viaje aéreo, dicho certificado 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: médico, paramédico o familiar.

| | | | |
|--|--|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISSOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 91 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

9.3.2. Cuando se presenten situaciones humanitarias y/o insalvables, los explotadores de aeronaves deben proceder a transportar al enfermo, siempre y cuando medie autorización del respectivo médico tratante en donde se adviertan los posibles riesgos del caso; los cuales, los asume el enfermo o quien autorice su traslado.

9.3.3. ACSA, facilita la locomoción y traslado de personas con movilidad reducida en el proceso de embarque y desembarque de aeronaves, por medio del servicio de la ambulancia de Sanidad Aeroportuaria.

9.4. Requisitos para el transporte de pasajeros enfermos por aerolíneas comerciales


9.4.1. La aerolínea transportadora 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.

9.4.2. Previo al despegue, la aerolínea que transporte pasajeros enfermos debe informar al Cecoa, los siguientes datos: nombre completo del paciente, destino, edad, diagnóstico, estado actual, tipo de acompañante (familiar, médico etc.), lugar de remisión y si tiene servicio de ambulancia confirmado. Cecoa informa a Sanidad Aeroportuaria para que prepare el servicio de ambulancia de ser necesario y el equipo para la evacuación del paciente.

9.4.3. El comandante de la aeronave debe informar a los servicios de Transito Aéreo, por lo menos veinte (20) minutos antes del arribo para poder agilizar la atención del paciente. Para tal efecto el ATS notifica de manera oportuna al CECOA la solicitud con datos suministrados por el comandante de la aeronave respectiva.

9.4.4. En los casos de atentados terroristas, emergencias estructurales como terremotos, sismos, inundaciones y maremotos, accidentes graves donde la urgencia de la remisión no permite conseguir de antemano el cupo en el centro hospitalario, o en el caso en que durante el vuelo se le presente percance de salud a algún pasajero, estos son atendidos de Emergencia en Sanidad Aeroportuaria.

9.4.5. El servicio de ambulancia externo, debe llegar a Sanidad Aeroportuaria quince (15) minutos antes, de la hora estimada de arribo de la aeronave al lugar de destino. La tripulación de la ambulancia debe solicitar el permiso de ingreso a la plataforma y realizar las diligencias pertinentes en el Cecoa para posterior ser escoltado hasta la plataforma, salvo en los casos en que según criterio médico pueda estar en riesgo la vida del paciente y el proceso afecte la oportunidad de atención a este que requiere el uso de la ambulancia.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 92 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

9.5. Transporte de Pasajeros en Condiciones Médicas Especiales

9.5.1. Contraindicaciones neurológicas y psiquiátricas


- Cualquier persona que tenga o presente un potencial de conducta desorganizada o peligrosa no debería volar.
- No dar un medicamento por primera vez a un pasajero antes de volar por las reacciones que le pueda desencadenar.
- Pasajeros con convulsiones frecuentes e incontrolables no deben viajar en avión comercial.
- Pasajeros con convulsiones poco frecuentes deben viajar acompañados, llevar sus medicamentos y no consumir licor.
- Trastornos de ansiedad como pasajeros con fobias, claustrofobia y fobias sociales, no podrán volar si no están siendo tratados, o acompañados.
- Pasajeros con cuadros sicóticos estabilizados, acompañados por una persona conocedora de la enfermedad, podría volar.

9.5.2. Patologías especiales que se deben tener en cuenta a la hora de volar

- **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.
- **Enfermedad descompresiva:** Los buzos solo pueden volar después de 48 horas de la última inmersión.
- **Diabetes:** deben tener en cuenta la dosis diaria de medicación para los vuelos largos.
- **Diarrea:** Solo si esta es de alto débito no deben volar.
- **Fracturas:** -No deben volar los pacientes a quienes se les ha colocado un yeso cerrado con menos de 48 horas, o si utilizan férulas neumáticas.
- **Oftalmológicos:** Cirugías de cataratas con gas solo hasta dos semanas después pueden volar.

9.5.3. Contraindicaciones cardiovasculares para vuelo

- Infarto del miocardio sin complicaciones durante 2 semanas.
- Infarto del miocardio con complicaciones durante 6 semanas.
- Angina inestable.
- Insuficiencia cardíaca congestiva grave descompensada.
- Hipertensión arterial descontrolada.
- Los injertos de bypass coronario durante 2 semanas
- Accidente cerebro-vascular durante 2 semanas.
- Taquicardias supraventriculares o ventriculares descontroladas
- Enfermedad valvular cardíaca con sintomatología grave.

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 93 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

9.5.4. Indicaciones cardiovasculares para suministro de oxígeno durante el vuelo

- Cuando el paciente usa oxígeno a altitud habitual
- Cardiopatía congénita cianósica
- Hipertensión Pulmonar Primaria
- Otras enfermedades cardiovasculares asociadas a hipoxemias basales conocidas
- Insuficiencia Cardíaca congestiva

9.5.5. Recomendaciones preventivas de trombosis venosa profunda en vuelos largos


- No colocar equipaje en el espacio de debajo del asiento de enfrente ya que reduce la posibilidad de mover las piernas.
- Ejercitar las piernas a intervalos regulares mientras se está sentado.
- Deambular por los pasillos del avión un breve tiempo.
- Consumir líquidos suficientes antes y durante el vuelo (agua).
- Evitar bebidas alcohólicas debido a su efecto diurético y vasodilatador.
- Indicar el uso de medias de gradientes de presión a los pasajeros con riesgos de TVP.
- Anti coagulación oral o parenteral a pacientes con antecedentes de trombosis múltiples, embolismos pulmonares, neoplasias, postquirúrgico por fractura de piernas o pelvis.

9.5.6. Enfermedades pulmonares que se deben valorar a la hora de volar y 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).

9.5.7. Indicaciones y contraindicaciones del embarazo en vuelo

- Las náuseas y mareos se ven incrementados durante el vuelo
- No usar prendas de vestir apretadas y el cinturón debe estar flojo durante el

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 94 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

Vuelo

- Se puede presentar hipoxemia si la embarazada se encuentra con hemoglobina baja.
- 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.)
- Las embarazadas deben caminar durante el vuelo máximo cada hora por el riesgo de TVP en vuelos de duración mayor de 3 horas.
- Mujeres con más de 35 semanas de embarazo deben ser evaluadas por médico de sanidad aeroportuaria quien evaluará el riesgo beneficio para expedir la autorización de vuelo.
- Los recién nacidos para mantener la trompa de Eustaquio permeable nacidos con más de 10 días pueden volar sin problema se recomienda que sean amamantados durante el descenso.

9.5.8. Contraindicaciones absolutas


- Enfermedades infectocontagiosas.
- Moribundos
- Otitis media aguda
- Sinusitis aguda
- Pacientes psiquiátricos sin control médico
- Pacientes con fractura de mandíbula donde el paciente no puede abrir la boca.
- Pasajeros en estado de alicoramiento o bajo los efectos de drogas alucinógenas, siendo necesario el dictamen pericial de personal médico o paramédico del Grupo de Sanidad Aeroportuaria.

9.5.9. Contraindicaciones post quirúrgicas o de procedimientos

- Colonoscopia hasta 24 horas después de realizado el procedimiento puede viajar.
- Cualquier cirugía abdominal debe antes ser evaluado por médico de sanidad aeroportuaria.
- Neurocirugías menores de 7 días por el aire atrapado dentro de la cavidad craneana.
- Cirugía de tórax antes de 21 días.
- Pacientes con tratamientos odontológicos, (tratamientos de conducto no terminados, abscesos dentales no drenados).

9.5.10. 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

| | | | |
|--|---|-------------|---------------|
|  AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | | FECHA | 2010-04-30 |
| CAPITULO 9 | | PÁGINA | Pág. 95 de 97 |
| SANIDAD AEROPORTUARIA | | | |

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

9.6. 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 doce (12) horas antes del vuelo.


9.6.1. El certificado de aptitud debe incluir:

- Resumen de la Historia Clínica.
- Identificación del paciente.
- Antecedentes médicos.
- Diagnóstico.
- Resumen de la enfermedad actual.
- Manejo médico.
- Nombre y número telefónico del médico tratante
- Examen médico prevuelo.
- Tipo de acompañante requerido.

9.6.2. Datos de la aerolínea en que viaja:

- Número de vuelo.
- Tipo de aeronave (presurizada o no).
- Clase en la que viajará.
- Fecha y hora de viaje:
- Trayecto.
- Tiempo de duración del vuelo.

9.6.3. Remisión confirmada al centro asistencial donde va dirigido el paciente.

| | | | |
|---|---|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| BIBLIOGRAFÍA | | PÁGINA | Pág. 96 de 97 |

BIBLIOGRAFIA

RESOLUCIONES Y DECRETOS

RESOLUCIÓN 01624 DE ABRIL 13 DE 2007
RESOLUCIÓN 1043 DE 2006
RESOLUCIÓN 01439 DE 2002
RESOLUCIÓN NO 9279 DE NOVIEMBRE 17 DE 1.993
RESOLUCIÓN 4261 DEL 24 DE JUNIO 1981.
RESOLUCIÓN 1609 DE 2202
RESOLUCIÓN 5001-01105-2002 DE OCTUBRE 15 DE 2002. AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
RESOLUCIÓN 3152 DEL 13 DE AGOSTO DE 2004 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
RESOLUCIÓN 1011 DE 2006
RESOLUCIÓN 0632 DEL 17 DE FEBRERO DEL 2009, AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
RESOLUCIÓN 2115 DE 2007 MINISTERIO DE LA PROTECCION SOCIAL
RESOLUCIÓN 601 DE 2006 MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL
RESOLUCIÓN 627 DE 2006 MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL
RESOLUCIÓN 541 DE 1994 MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
RESOLUCIÓN 1362 DE 2007 MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL
RESOLUCION 4730 DE 2000 UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL
RESOLUCION 1050 DE 2004 MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETOS


DECRETO 1575 DE 2007
DECRETO NO. 2007 DE AGOSTO 22 DE 1991.
DECRETO 1594 DE 1984
DECRETO 1601 DE 1984
DECRETO 389 DE 1979

REGLAMENTOS

RAC PARTE PRIMERA
RAC PARTE TERCERA
RAC PARTE CUARTA
RAC PARTE SEXTA
RAC PARTE DECIMA
RAC PARTE DÉCIMA CUARTA
RAC PARTE DÉCIMA SÉPTIMA

PLANES Y MANUALES

PLAN DE CONTINGENCIA
MANUAL DE ATENUACIÓN DE RUIDO
PLAN LOCAL DE SEGURIDAD
MANUAL DE SANIDAD AEROPORTUARIA
MANUAL PARA EL MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS
MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL
MANUAL SOBRE SISTEMAS DE GUÍA Y CONTROL DE MOVIMIENTO EN SUPERFICIE
PLAN DE GESTIÓN
PROGRAMA NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
PROGRAMA NACIONAL DE LIMITACIÓN DE FAUNA SILVESTRE
PROGRAMA DE LIMITACIÓN DE FAUNA SILVESTRE.
NORMATIVA DE SEGURIDAD EN PLATAFORMA
PROGRAMA PARA EL USO EFICIENTE DEL AGUA
PROGRAMA NACIONAL DE LIMITACIÓN DE FAUNA SILVESTRE EN AEROPUERTOS

| | | | |
|---|--|-------------|---------------|
|  | AEROPUERTO INTERNACIONAL ERNESTO CORTISOZ BARRANQUILLA, COLOMBIA | CÓDIGO | ACSA-MOA-001 |
| | | VERSIÓN No. | 4 |
| AEROPUERTOS DEL CARIBE S.A. | MANUAL DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS | FECHA | 2010-04-30 |
| BIBLIOGRAFÍA | | PÁGINA | Pág. 97 de 97 |

DOCUMENTOS INTERNACIONALES

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, CONVENIO DE CHICAGO.

ANEXO 6 OACI

ANEXO 14 OACI

ANEXO 16 OACI

ANEXO 17 OACI

MANUAL DE PLANIFICACIÓN DE EMERGENCIAS DE LA OACI

OTROS

CONTRATO DE CONCESIÓN NO. 001-CON-097

CÓDIGO DE COMERCIO

LEY 9ª DE 1979

LEY 373/97.