



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Duodécima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/11)
Lima, Perú 24 al 28 de setiembre de 2018**

Asunto 3: Revisión del LAR 153 Apéndice 2 y la CA-AGA-153-002 conforme la revisión cruzada con el documento de ALTA/IATA sobre *Emergency Response Management / Recommendation to Airport Authorities*

(Presentada por Ing. Augusto Diaz Albuja y Lic. Martin Jacquet)

Resumen

Esta NE contiene la propuesta de estudio del LAR 153 Apéndice 2 y la CA-AGA-153-002 conforme la revisión cruzada con el documento de ALTA/IATA sobre *Emergency Response Management / Recommendation to Airport Authorities*

Referencias

- LAR LAR 153 Apéndice 2
- CA-AGA-153-002
- 8va. Edición del Anexo 14, Vol. I
- Documento de ALTA/IATA sobre *Emergency Response Management / Recommendation to Airport Authorities*
- Notas de teleconferencias sostenidas por el Panel de expertos AGA del SRVSOP

1. Introducción

1.1. El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) proporciona asistencia técnica a los Estados participantes con miras a superar problemas comunes relacionados con el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades en términos de vigilancia de la seguridad operacional.

1.2. Bajo este contexto, el Sistema viene desarrollando los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR), que permiten a los Estados miembros contar con requisitos armonizados en base a los Anexos y documentos OACI, así como las mejores prácticas desarrolladas por los Estados miembros y los estándares internacionales en seguridad operacional.

1.3. Los reglamentos LAR, se encuentran en los Estados en proceso de armonización y/o adopción, considerando que los reglamentos ya han sido aprobados por la Junta General.

1.4. La cuarta y quinta enmienda al conjunto LAR AGA, fue revisada durante la Novena y Décima Reunión del Panel de Expertos AGA (RPEAGA/9 – RPEAGA/10) Lima, Perú, en fechas 15 al 19

de mayo de 2017 y 5-8 de septiembre de 2017 respectivamente, y aprobada por la Junta General del SRVSOP en su Reunión JG/30 del 3 de diciembre de 2017, es la versión vigente del conjunto LAR AGA.

2. Análisis

2.1 La estrategia actual de desarrollo, armonización y adopción de los LAR, aprobada por la Décimo Sexta Reunión de la Junta General del Sistema, realizada el 03 de agosto de 2007, en Santa Cruz, Bolivia, dispone la necesidad de revisar y validar el contenido de cada una de las secciones de los LAR en los paneles de expertos.

2.2 Con tal motivo, se adjunta a la presente NE las propuestas de modificación de la CA-AGA-153-002 conforme a la revisión cruzada con el documento de ALTA/IATA sobre Emergency Response Management / Recommendation to Airport Authorities. Las modificaciones que se realizaron se basan en tomar las sugerencias realizadas por ALTA / IATA en nota precitada, analizar su incorporación a la Circular de Asesoramiento existente, con la finalidad de mejorar y aportar mayor claridad y especificidad a los conceptos vertidos en ella, lo que indubitablemente coadyuvará a mejorar el sistema de gestión de los accidentes aéreos y emergencias que se presenten en los aeródromos.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
CA-AGA-153-002, Sección D, Capítulo 1, punto 3.	CA-AGA-153-002, Sección D, Capítulo 1, punto 3	
6. Enmienda del Plan: metodología para la enmienda del PEA, según lo establecido en el Apéndice 5 del LAR 139.	6. Enmienda del Plan: metodología para la enmienda del PEA, según lo establecido en el Apéndice 5 del LAR 139.	
10. PMM: En este ítem se debería establecer las características del vehículo disponible en la emergencia,	10. PMM: Puesto de mando móvil donde se debería establecer toda la autoridad responsable del mismo quien tendrá acceso y funciones, y las características del vehículo disponible en la emergencia,	Mayor claridad en el Concepto
CA-AGA-153-002, Sección E,	CA-AGA-153-002, Sección E,	
	c. El operador de aeródromo deberá disponer de un lugar físico adecuado para alojar las reuniones del comité.	Agregado. La circular no definica la asignación de un espacio físico.
	1. d.7 Autoridades locales involucradas en el gerenciamiento de la emergencia (o sus presentantes).	Agregado.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>e. El comité de emergencia del aeródromo tendrá carácter permanente, y la frecuencia de sus reuniones estará sujeta a la situación existente.</p>	<p>e. El comité de emergencia del aeródromo tendrá carácter permanente, y debería reunirse como mínimo 2 veces al año</p>	<p>Se define un plazo sugerido de reunión recepcionando lo observado en la nota ALTA / IATA.</p>
	<p>G.3 Definir y actualizar las responsabilidades del coordinador de la emergencia en la gestión de su respuesta y planificación de la misma.</p>	<p>Agregado en consonancia con requerimiento por nota ALTA/IATA.</p>
<p>CA-AGA-153-002, Sección F, Capítulo 3.</p>	<p>CA-AGA-153-002, Sección F, Capítulo 3.</p>	
<p>e. Evaluadores: La totalidad del simulacro debería ser libremente observada por un grupo selecto de evaluadores competentes que durante el ejercicio lleven indumentaria especial para distinguirlos como tales. Los evaluadores no deberían estar implicados ni en los planes ni en la realización del simulacro. Normalmente, las entidades gubernamentales, otros aeropuertos, y organizaciones privadas de aviación pueden proporcionar evaluadores experimentados que reporten beneficios al aeropuerto que realiza el simulacro y a las mismas entidades que los prestan. Es necesario que mucho antes de la realización del simulacro se designen los evaluadores y que éstos se familiaricen con los planes del aeropuerto, comprendidas las directrices que han de aplicarse a la evaluación y a la notificación de los resultados.</p>	<p>Evaluadores: La totalidad del simulacro debería ser libremente observada por un grupo selecto de evaluadores competentes que durante el ejercicio lleven indumentaria especial para distinguirlos como tales. Los evaluadores no deberían estar implicados ni en los planes ni en la realización del simulacro. Normalmente, las entidades gubernamentales, otros aeropuertos, y organizaciones privadas de aviación pueden proporcionar evaluadores experimentados que reporten beneficios al aeropuerto que realiza el simulacro y a las mismas entidades que los prestan. Es necesario que mucho antes de la realización del simulacro se designen los evaluadores y que éstos se familiaricen con los planes del aeropuerto, comprendidas las directrices que han de aplicarse a la evaluación y a la notificación de los resultados</p>	<p>Mayor claridad en el texto</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>e. Preparación: No es necesario que el encargado de la planificación del simulacro de instrucciones a evaluadores experimentados en operaciones de aeropuertos, respuestas de emergencia y ejercicios de emergencia. Sin embargo, la celebración de una reunión preliminar, en la que se den los detalles del alcance y de los objetivos del simulacro, permite que los evaluadores realicen su tarea con eficiencia, y que así se obtengan los máximos beneficios para el aeropuerto.</p>	<p>e. Preparación: No es necesario que el encargado de la planificación del simulacro de instrucciones a evaluadores experimentados en operaciones de aeropuertos, respuestas de emergencia y ejercicios de emergencia. Sin embargo, la celebración de una reunión preliminar, en la que se den los detalles del alcance y de los objetivos del simulacro, permite que los evaluadores realicen su tarea con eficiencia, y que así se obtengan los máximos beneficios para el aeropuerto</p>	<p>Mayor claridad en el texto.</p>
<p>CA-AGA-153-002, Sección G,</p>	<p>CA-AGA-153-002, Sección G,</p>	
<p>Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y Puesto de Mando Móvil (PMM)</p>	<p>Centro de Operaciones de Emergencia (COE) ,Puesto de Mando Móvil (PMM) y Sectores de Recepción.</p>	<p>Se incorpora un nuevo capítulo contemplando la Nota ALTA/IATA</p>
<p>CA-AGA-153-002, Sección G, Capítulo 1</p>	<p>CA-AGA-153-002, Sección G, Capítulo 1</p>	
<p>a. La Regulación Aeronáutica Latinoamericana LAR-153 establece como norma que debería prepararse planes de emergencia de aeródromo en los que se considerará la coordinación de las medidas a adoptarse en los casos de emergencia que se presenten, el cual debería contar con un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) fijo y un puesto de mando móvil, para proporcionar coordinación en dichos casos.</p>	<p>a. La Regulación Aeronáutica Latinoamericana LAR-153 establece como norma que debería prepararse planes de emergencia de aeródromo en los que se considerará la coordinación de las medidas a adoptarse en los casos de emergencia que se presenten, el cual debería contar con un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) fijo y un puesto de mando móvil, para proporcionar coordinación en dichos casos.</p>	<p>Se elimina / redundante.</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
CA-AGA-153-002, Sección G, Capítulo 2	CA-AGA-153-002, Sección G, Capítulo 2	
11.El COE debería estar conformado por: el Coordinador del Plan de Emergencia, el Jefe SSEI, el Jefe de Seguridad del Aeropuerto, el representante de Operador/Explotador de Aeródromo, representante de la Empresa Aérea afectada, si corresponde y los representantes de los organismos de apoyo.	11.El COE debería estar conformado por: el Coordinador del Plan de Emergencia, el Jefe SSEI, el Jefe de Seguridad del Aeropuerto, el representante de Operador/Explotador de Aeródromo, representante de la Empresa Aérea afectada, si corresponde y los representantes de los organismos de apoyo.	Se elimina / redundante.
12.El Área donde esté constituido el COE debería ser de acceso restringido, solo para personal autorizado.	12.El Área donde esté constituido el COE debería ser de acceso restringido, solo para personal autorizado definido por el coordinador del PEA y notificado en formato de listado al personal de seguridad para su control.	Se agrega para definir responsabilidades y en consonancia con Nota ALTA/IATA.
	CA-AGA-153-002, Sección G, Capítulo 4. Sectores de recepción.	
	<p>a. A efectos de un óptimo gerenciamiento de la emergencia, el operador de aeródromo deberá identificar físicamente, y reservar al momento de activación del PEA una serie de sectores dentro de la infraestructura del aeropuerto destinado a recibir a los pasajeros accidentados, pasajeros ilesos, óbitos, familiares de pasajeros, tripulación y prensa.</p> <p>b. Estas áreas deberán estar calculadas para afrontar como mínimo el cálculo</p>	Se agrega para incorporar la definición de estos sectores en forma expresa en el PEA y en consonancia con lo propuesto por Nota ALTA/IATA

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>de víctimas de un accidente aéreo previsto en la Tabla 3-1 del Documento 9137 Parte 7.</p> <p>c. Los sectores serán fácilmente identificables en el mapa reticulado, como así también a través de la identificación física de los mismos (cartelería), para lo cual debería utilizarse la configuración de colores establecido en el Capítulo 9 del precitado Documento.</p> <p>d. Los sectores de recepción de pasajeros ilesos, familiares, tripulación y prensa deberían contar con las siguientes facilidades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Número adecuado de asientos. 2. Acceso a baños. 3. Acceso a líneas telefónicas o teléfonos celulares para realizar comunicaciones. 4. Estaciones de carga de equipos electrónicos. <p>e. El operador de aeródromos debería definir en el Manual de Aeródromos, protocolos específicos de acceso, intervención de los organismos con competencia, comunicaciones, documentación de procesos, asistencia médica – psicológica, asistencia religiosa, proceso de liberación de pasajeros y tripulantes, intervención de los Equipos de Asistencia a Familiares propios del explotador aéreo, como todo aquel proceso que crea conveniente para una mejor gestión del accidente aéreo.</p>	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	<p>f. El operador aeroportuario debería coordinar con el explotador aéreo, el suministro de mantas de abrigo, bebidas no alcohólicas, alimentos y vestimenta para proveer a los pasajeros ilesos y tripulación, elementos que deberían de ser de fácil acceso al momento de contar con ellos.</p> <p>g. El operador de aeropuertos debe considerar la necesidad de que los sectores mencionados sean independientes unos de otros y no generen exposición entre ellos o con el público en general, considerando la continuidad de las operaciones aéreas en el aeropuerto.</p> <p>En el caso de que el Aeropuerto no posea un sector para recepción de familiares el mismo podrá ser externo al mismo, debiendo asegurarse el explotador aéreo, que posea las comodidades citadas en el acápite d y que asegure la privacidad necesaria a los familiares.</p>	

3. Acción sugerida

- 3.1. Se invita a la Duodécima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos a:
- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio;
 - b) estudiar la propuesta presentada; y
 - c) aprobar, comentar o sugerir modificaciones a la CA-AGA-153-002 para que el contenido sea aplicable a los Estados y al mismo tiempo se cumplan con las disposiciones necesarias sobre seguridad operacional.

