



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Duodécima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos (RPEAGA/12)
Lima, Perú 24 al 28 de setiembre de 2018**

Asunto 3: Revisión cuerpo y apéndices LAR 153 – Operación de aeródromos

**b) LAR 153 - 153.405. Centro de Operaciones de Emergencia – COE
Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo
Capítulo 3 – Planificación de Emergencia**

(Presentada por. C. García Pepe)

Resumen

Esta NE contiene los textos de la propuesta de enmienda a ser incluidos en el LAR 153 - Capítulo E Servicios, equipos e Instalaciones 153.405. Centro de Operaciones de Emergencia – COE Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo Capítulo 3 – Planificación de Emergencia, cuyo propósito es proporcionar el criterio que debe tenerse en cuenta para definir el inventario mínimo básico con el que debe estar equipado COE. Los resultados la evaluación servirán para desarrollar una propuesta de modificación para incluir el inventario básico en el LAR 153 la que será evaluada y validada por el Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres

Referencias

- LAR 153
- (Doc 9137-AN1898) Parte 7 Planificación de emergencia en los aeropuertos Apéndice 3 Servicios médicos de aeropuerto
- Anexo 14, Vol. I de la OACI 7ª EDICIÓN
- 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 xx la modificación para incluir en el LAR 153 Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo una Lista mínima básica de Suministros y equipo generales de emergencia de forma que el Operador del aeropuerto disponga que en el mismo o en sus cercanías haya una suficiente cantidad de suministros médicos para tratar a un número de pasajeros y de tripulación que corresponda a la aeronave de mayores dimensiones de las que normalmente utilizan el aeropuerto. Así como tener en cuenta que la experiencia ha demostrado que en algunos accidentes de aeronave está implicada más de una aeronave. Por consiguiente en el cálculo de los suministros médicos necesarios debe tenerse en cuenta esta posibilidad.

3.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>LAR 153</p> <p>Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo</p> <p>Capítulo 3 – Planificación de Emergencia</p> <p>4. Responsabilidades</p>	<p>LAR 153</p> <p>Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo</p> <p>Capítulo 3 – Planificación de Emergencia</p> <p>4. Responsabilidades</p>	
<p>b. 4. Disponer de un lugar fijo, dotado de las instalaciones y equipamiento adecuados para el funcionamiento del Centro de Operaciones de Emergencia (COE), y asignar un vehículo a dedicación exclusiva como Puesto de Mando Móvil (PMM),</p>	<p>b. 4. Disponer de un lugar fijo, dotado de las instalaciones y equipamiento adecuados para el funcionamiento del Centro de Operaciones de Emergencia (COE) conforme a lo establecido en 6 (Suministros y equipo generales de emergencia), y asignar un vehículo a dedicación</p>	<p>Para concordar con el anexo 14 Vol. I / (Doc 9137-AN1898) Parte 7 Planificación de emergencia en los aeropuertos Apéndice 3 Servicios médicos de aeropuerto</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	exclusiva como Puesto de Mando Móvil (PMM),	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
<p>LAR 153</p> <p>Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo</p> <p>Capítulo 3 – Planificación de Emergencia</p>	<p>LAR 153</p> <p>Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo</p> <p>Capítulo 3 – Planificación de Emergencia</p> <p>6. Suministros y equipo generales de emergencia</p>	
	<p>Para atender a una emergencia en la que esté implicada una aeronave grande, se recomienda tener disponibles en el aeropuerto, las clases de suministro y de equipo médico de emergencia indicadas en la Lista 6-1. La Lista 6-1 se ha preparado teniendo en cuenta el tipo más grande de aeronaves que actualmente se utilizan en operaciones comerciales de transporte aéreo, es decir, los tipos de B747, DC-10 y Airbus. Si sólo se prevén en un futuro próximo operaciones de aeronaves más pequeñas en el aeropuerto. la lista de suministros y equipo médico especificados debe ajustarse para atender a las necesidades razonables relacionadas con la aeronave más grande que se suponga haya de realizar operaciones en el aeropuerto</p>	<p>Para concordar con el anexo 14 Vol. I / (Doc 9137-ANI898) Parte 7 Planificación de emergencia en los aeropuertos Apéndice 3 Servicios médicos de aeropuerto</p>
	<p>En el aeropuerto debe disponerse de camillas, mantas, camillas rígidas o colchones de inmovilización, preferiblemente almacenadas en un vehículo conveniente (p.ej., un remolque) que pueda ser transportado al lugar del accidente.</p>	<p>Para concordar con el anexo 14 Vol. I / (Doc 9137-ANI898) Parte 7 Planificación de emergencia en los aeropuertos Apéndice 3 Servicios médicos de aeropuerto</p>

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	Lista 6-1 de Suministros y equipo generales de emergencia	Para concordar con el anexo 14 Vol. I / (Doc 9137-ANI898) Parte 7 Planificación de emergencia en los aeropuertos Apéndice 3 Servicios médicos de aeropuerto
	<p>500 etiquetas para clasificación de urgencias</p> <p>100 camillas, adaptables a las ambulancias más comúnmente utilizadas</p> <p>10 colchonetas de inmovilización para fracturas de la columna vertebral</p> <p>10 camillas rígidas para fracturas de la columna vertebral</p> <p>50 ferulas, ya sea convencionales o inflables, para diversos tipos de fracturas</p> <p>50 botiquines de primeros auxilios, cada uno de ellos con un juego de 10 etiquetas, almohadillas hemostáticas, torniquetes, tubos respiratorios, tijeras, vendas, paquetes de esterilización para quemaduras</p> <p>20 cofre de resucitación con material para intubación, infusión y oxigenación en el lugar, para un número aproximado de 20 víctimas</p> <p>2 o 3 aparatos para electrocardiografía o electrocardioscopia y equipo de resucitación</p> <p>2 ó 3 respiradores\ manuales o mecánicos</p> <p>10 paquetes de infusión intravenosa (salina o de hemacélulas normales) con medios de aplicación</p> <p>2 ó 3 dispositivos de succión</p> <p>2 cilindros analgésicos entonox</p> <p>300- 500 bolsas de plástico o ataúdes para los fallecidos</p>	Para concordar con el anexo 14 Vol. I / (Doc 9137-ANI898) Parte 7 Planificación de emergencia en los aeropuertos Apéndice 3 Servicios médicos de aeropuerto

4. Acción sugerida

4.1 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 de modificación del LAR 153 Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte I – Emergencias en el Aeródromo Capítulo 3 – Planificación de Emergencia e incluir un nuevo punto 6. Suministros y equipo generales de emergencia
- c) aprobar, comentar o sugerir modificaciones al LAR 153 para que el contenido sea aplicable a los Estados y al mismo tiempo se cumplan con las disposiciones necesarias sobre seguridad operacional.

- FIN -

CAPÍTULO 3 - PLANIFICACIÓN DE EMERGENCIAS

1. Tipos de Emergencia

- a. El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo:
1. Emergencias en las que están implicadas aeronaves:
 - i. Accidentes de aeronaves en el aeródromo
 - ii. Accidentes de aeronaves fuera del aeródromo
 - iii. incidentes de aeronaves en vuelo
 - iv. incidentes de aeronaves en tierra
 2. Emergencias en las que no están implicadas aeronaves:
 - i. incendios de edificios
 - ii. Emergencias ocasionadas por condiciones meteorológicas adversas o catástrofes naturales
 - iii. Emergencias ocasionadas por el manejo de mercancías peligrosas
 - iv. Emergencias médicas
 3. Emergencias mixtas:
 - i. aeronaves/edificios
 - ii. aeronaves/instalaciones de reabastecimiento de combustible
 - iii. aeronave/aeronave
 4. Emergencias de salud pública: se debe contemplar el riesgo potencial de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave, por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo y brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo y pasajeros.
 5. Emergencias en entornos difíciles: Se debe contemplar este tipo de emergencias, cuando el aeródromo esté ubicado o se encuentre cerca de zonas con agua, pantanos o en terrenos difíciles; o cuando una parte de las operaciones de aproximación y salida tengan lugar sobre estas zonas.
 6. Cabe mencionar que la consideración en el plan, de aquellas emergencias que sucedan en las inmediaciones del aeródromo, deberán ser aquellas que involucren o afecten la operación de aeronaves, especialmente en lo relacionado al despliegue de medios del SSEI. Otros sucesos distintos de lo antes mencionado, deben ser cuidadosamente planificados antes de su inclusión en el plan, ya que podrían implicar la suspensión de las operaciones en el aeródromo.

2. Dependencias participantes

- a. El Plan de Emergencia del Aeródromo debe coordinar la participación de todas las entidades existentes en el aeródromo y en las poblaciones vecinas que pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia:
1. Dependencias u organizaciones dentro del aeródromo:
 - i. Servicios de Tránsito Aéreo

- ii. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios
 - iii. Servicios Médicos
 - iv. Servicios de Seguridad (AVSEC)
 - v. Supervisión de Plataforma
 - vi. Comunicaciones
 - vii. Explotadores Aéreos
 - viii. Empresas de servicios aeroportuarios (handling)
 - ix. Policía Nacional
 - x. Migraciones
 - xi. Aduanas
 - xii. Arrendatarios del aeropuerto
2. Dependencias u organizaciones fuera del aeródromo
- i. Cuerpo de Bomberos de la Localidad
 - ii. Cuartel de la Policía Local
 - iii. Ministerio de Salud
 - iv. Autoridades Gubernamentales
 - v. Defensa Civil
 - vi. Clero
 - vii. Fuerzas Armadas
 - viii. Guardacostas
 - ix. Correo
 - x. Cruz Roja

3. Simulacros del Plan

- a. El Plan de Emergencia debe comprender los procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia a través de:
- 1. Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; prácticas de emergencias parciales 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; y simulacros sobre el plano: por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el período de seis meses en el que se realice un simulacro general; o
 - 2. Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años. Con el objeto de concentrar los esfuerzos en componentes específicas de los planes de emergencia establecidos.
- b. Posteriormente a la realización de un simulacro, el Comité de Emergencias, del aeródromo, debe evaluar los resultados y la performance del plan de emergencia y en base a los resultados se

llevarán a cabo las modificaciones necesarias, según el procedimiento de revisión y mejora que el plan debe incluir.

- c. En caso que ocurriera una emergencia real se considerará como un simulacro completo y el operador/explotador de aeródromo debe llevar a cabo el procedimiento de revisión y mejora del plan

4. Responsabilidades

- a. **Operador del Aeródromo.** Entre las responsabilidades del Operador de Aeródromo están las siguientes:
1. Cumplir con lo establecido en el marco legal nacional relacionado con la respuesta a emergencias.
 2. Administración del Plan de Emergencia.
 3. Conformar un Comité de emergencia de acuerdo a lo establecido en el **Punto 2. del Capítulo 2.**
 4. Disponer de un lugar fijo, dotado de las instalaciones y equipamiento adecuados para el funcionamiento del Centro de Operaciones de Emergencia (COE), **conforme a lo establecido en 6 (Suministros y equipo generales de emergencia)**, y asignar un vehículo a dedicación exclusiva como Puesto de Mando Móvil (PMM),
 5. Cuando corresponda, establecer los acuerdos de participación en el plan de emergencias con las agencias integrantes del plan mediante cartas de acuerdo de ayuda mutua.
 6. Asignar un Coordinador como Única Autoridad del Plan de Emergencia del Aeródromo.
- b. **Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.** El Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades:
1. Ejercer el control total de las actividades que se desarrollen durante la emergencia.
 2. Cuando corresponda, redactar cartas de acuerdo con las agencias participantes del plan
 3. Efectuar evaluaciones, revisiones y/o enmiendas del Plan de Emergencia, de acuerdo a los resultados obtenidos en los simulacros y en las emergencias reales.
 4. Mantener actualizadas la información y el equipamiento de comunicación con las dependencias participantes del plan, así como la lista de personal y de las dependencias participantes del plan, el inventario de los recursos existentes para ser utilizados en caso de emergencia, el registro de las evaluaciones y correspondientes cambios al Plan de Emergencia y el registro de las personas o dependencias que reciben copias del documento del plan, así como de las enmiendas producidas; entre otros.
 5. Promover la participación de todo el personal especializado necesario para el desarrollo del plan; así como garantizar que el personal del aeródromo conozca sus deberes y responsabilidades durante la emergencia y estén debidamente entrenados.
 6. Establecer los procedimientos para las verificaciones de las instalaciones y equipos que han de utilizarse durante las emergencias y la frecuencia de dichas verificaciones, para asegurar su buen funcionamiento en cualquier momento.
 7. Cualquier otra que le asigne el Operador de Aeródromo, aprobada por el Comité de Emergencia.

5. Organización del Plan de Emergencia de Aeródromo

- a. **Aspectos legales.** El operador de Aeródromo debe revisar todas las disposiciones legales vigentes por parte del Estado que regulan el establecimiento de los Planes de Emergencia, como también aquellas que involucran las responsabilidades de los organismos de apoyo.
- b. **Movimiento de aeronaves en el aeródromo.** Debido a que el plan de emergencia debe guardar relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades que se realizan en el aeropuerto, el operador de Aeródromo debe disponer, permanentemente actualizada la información relacionada con el tipo y cantidad de movimiento de aeronaves, cantidades de pasajeros y/o carga transportada, materiales peligrosos, etc. debiéndose considerar, a los efectos del diseño del plan el mes de mayor movimiento para determinar la aeronave crítica.
- c. **Alcance del Plan.** El operador de Aeródromo debe definir los tipos de emergencia que pueden presentarse, debiendo considerar los factores tales como:
 - 1. Características físicas del aeródromo
 - 2. Características operacionales
 - 3. Aspectos ambientales
 - 4. Susceptibilidad a los desastres naturales.
- d. **Recursos necesarios.** El operador de Aeródromo debe elaborar un inventario de los recursos existentes en el aeródromo y en la ciudad que sirve, para poder determinar los recursos que necesita para enfrentar las emergencias probables.
- e. **Cartas de Acuerdo.** El operador de Aeródromo debe concertar los acuerdos pertinentes, cuando corresponda, con cada una de las organizaciones que participan en el PEA, mediante un documento escrito que debe ser previamente consensuado por ambas partes, en la que se establecen las funciones que le corresponde realizar al respectivo organismo de apoyo ante una emergencia en el aeropuerto. La relación de estas cartas de acuerdo debe figurar en el documento del plan.

6. Suministros y equipo generales de emergencia

- a. Para atender a una emergencia en la que esté implicada una aeronave grande, se recomienda tener disponibles en el aeropuerto, las clases de suministro y de equipo médico de emergencia indicadas en la Lista 6-1. La Lista 6-1 se ha preparado teniendo en cuenta el tipo más grande de aeronaves que actualmente se utilizan en operaciones comerciales de transporte aéreo, es decir, los tipos de B747, DC-10 y Airbus. Si sólo se prevén en un futuro próximo operaciones de aeronaves más pequeñas en el aeropuerto. la lista de suministros y equipo médico especificados debe ajustarse para atender a las necesidades razonables relacionadas con la aeronave más grande que se suponga haya de realizar operaciones en el aeropuerto
- b. En el aeropuerto debe disponerse de camillas, mantas, camillas rígidas o colchones de inmovilización, preerihlemente almacenadas en un vehículo conveniente (p.ej., un remolque) que pueda ser transportado al lugar del accidente.

Lista 6-1 de Suministros y equipo generales de emergencia
500 etiquetas para clasificaci6n de urgencias

100 camillas, adaptables a las ambulancias más comúnmente utilizadas
10 colchonetas de inmovilización para fracturas de la columna vertebral
10 camillas rígidas para fracturas de la columna vertebral
50 ferulas, ya sea convencionales o inflables, para diversos tipos de fracturas
50 botiquines de primeros auxilios, cada uno de ellos con un juego de 10 etiquetas, almohadillas hemostáticas, torniquetes, tubos respiratorios, tijeras, vendas, paquetes de esterilización para quemaduras
20 cofre de resucitación con material para intubación, infusión y oxigenación en el lugar, para un número aproximado de 20 víctimas
2 o 3 aparatos para electrocardiografía o electrocardioscopia y equipo de resucitación
2 ó 7 respiradores\ manuales o mecánicos
10 paquetes de infusión intravenosa (salina o de hemacélulas normales) con medios de aplicación
2 ó 3 dispositivos de succión
2 cilindros analgésicos entonox
300- 500 bolsas de plástico o ataúdes para los fallecidos