



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM

(GREPECAS)

**SEXTA REUNIÓN DEL SUBGRUPO DE AERÓDROMOS Y
AYUDAS TERRESTRES / PLANIFICACIÓN OPERACIONAL DE LOS AERÓDROMOS
DEL GREPECAS**

(AGA/AOP/SG/6)

INFORME

San José, Costa Rica
23 al 27 de junio de 2008

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural.....	ii-1
ii.3 Organización, Funcionarios y Secretaría	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-1
ii.5 Orden del Día.....	ii-1
ii.6 Asistencia	ii-3
ii.7 Lista de Notas de Estudio	ii-3
ii.8 Lista de Notas de Información.....	ii-4
ii.9 Proyectos de Conclusión, Proyectos de Decisión y Decisiones.....	ii-5
Lista de Participantes	iii-1
Lista de Participantes – Información General	iv-1
Informe sobre la Cuestión 1 del Orden del Día	
<i>Aprobación del Orden del Día y horario de la Reunión</i>	1-1
Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del Día	
<i>Revisión de las conclusiones y decisiones del GREPECAS/14</i>	2-1
Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del Día	
<i>Revisión de las deficiencias en el campo de AGA</i>	3-1
Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día	
<i>Revisión de las materias relativas al Plan de Navegación Aérea</i>	4-1
Informe sobre la Cuestión 5 del Orden del Día	
<i>Revisión de las actividades de los Grupos de Tarea</i>	5-1
Informe sobre la Cuestión 6 del Orden del Día	
<i>Revisión de otros asuntos técnicos</i>	6-1
Informe sobre la Cuestión 7 del Orden del Día	
<i>Asuntos Administrativos</i>	7-1
Informe sobre la Cuestión 8 del Orden del Día	
<i>Otros Asuntos</i>	8-1

RESEÑA

ii.1 Lugar y duración de la Reunión

La Sexta Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/6) del GREPECAS, se llevó a cabo en el Hotel Ramada Plaza Herradura de la Ciudad de San José, Costa Rica, del 23 al 27 de junio de 2008.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Jaime Calderón, en representación de la Oficina Regional NACC de la OACI dio la bienvenida a los participantes y se dirigió a la Reunión agradeciendo a Costa Rica su continuo apoyo para la celebración de eventos de aviación civil en su Estado. Asimismo, agradeció a los participantes su comparecencia, deseando el mayor de los éxitos en la misma. El Sr. Alberto Palermo, Vicepresidente del Subgrupo AGA/AOP, en representación del Presidente, el Sr. Norberto Cabrera, también se dirigió a la Reunión dando la bienvenida a los participantes y agradeciendo al anfitrión por su hospitalidad.

El Sr. Samuel Cardoso, Secretario del Subgrupo AGA/AOP, dio la bienvenida a la Reunión, explicó el alcance y logros del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres basándose en estadísticas y en el establecimiento de Órganos Autónomos como ALACPA y CARSAMPAF los cuales se conformaron como resultado de la labor del Subgrupo AGA/AOP. Finalmente, el Sr. Jorge Fernández, Director General de Aviación Civil de Costa Rica, agradeció a los participantes su presencia en la Reunión, externó su preocupación por la situación y retos que enfrenta la aviación civil en la actualidad; posteriormente, inauguró oficialmente la Sexta Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/6) del GREPECAS.

ii.3 Organización, funcionarios y Secretaría

La Reunión estuvo dirigida por el Vicepresidente del Subgrupo AGA/AOP, el Sr. José Alberto Palermo (Argentina). El Sr. Samuel Cardoso, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres de la Oficina Regional SAM de la OACI actuó como Secretario de la Reunión asistido por el Sr. Jaime Calderón, Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres de la Oficina Regional NACC de la OACI.

ii.4 Idiomas de trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. La documentación y el Informe de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Orden del Día

Cuestión 1 del Orden del Día

Aprobación del Orden del Día y horario de la Reunión

Cuestión 2 del Orden del Día

Revisión de las conclusiones y decisiones del GREPECAS/14

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

- Revisión de las deficiencias en el campo de AGA
- 3.1 Base de datos de las deficiencias en el campo de AGA
 - 3.2 Deficiencias en el campo de AGA y planes de acción
 - 3.3 Mantenimiento de aeródromos
 - 3.4 Planes de emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)
 - 3.5 Certificación de aeródromos/Sistemas de gestión de la seguridad operacional
 - 3.6 El Anexo 14 y las auditorías del programa USOAP de la OACI
 - 3.7 Avances en las actividades de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA)
 - 3.8 Avances en las actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)

**Cuestión 4 del
Orden del Día**

- Revisión de las materias relativas al Plan de Navegación Aérea
- 4.1 Enmiendas al Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

- Revisión de las actividades de los Grupos de Tarea
- 5.1 Informe del Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista
 - 5.2 Informe del Grupo de Tarea sobre Prevención de Incursiones en Pistas
 - 5.3 Informe del Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos
 - 5.4 Informe del Grupo de Tarea sobre Planes de Emergencia/Centros de Operaciones de Emergencia (COE)
 - 5.5 Informe del Grupo de Tarea sobre Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

- Revisión de otros asuntos técnicos
- 6.1 El Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI
 - 6.2 Aplicación de enmiendas al Anexo 14
 - 6.3 Avance del Subgrupo AGA/AOP en las conclusiones de la Reunión RAN CAR/SAM/3 y otros temas importantes para las Regiones CAR/SAM
 - 6.4 Actividades regionales y globales de la OACI en el campo de AGA

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

- Asuntos administrativos
- 7.1 Términos de referencia, programa de trabajo y composición del AGA/AOP/SG
 - 7.2 Lugar, fecha y duración para la próxima reunión

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

Otros asuntos

ii.6 **Asistencia**

La Reunión contó con la asistencia de 40 delegados de 14 Estados y 6 Organizaciones Internacionales miembros del Subgrupo AGA/AOP y un Estado Contratante localizado o que cuenta con Territorios en las Regiones CAR/SAM. La lista de participantes aparece en las páginas iii-1 y iv-1.

ii.7 **Lista de notas de estudio**

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NE/01	1	Aprobación del Orden del Día y Horario de la Reunión	06/05/08 <i>Rev.</i>	Secretaría
NE/02	2	Revisión de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/14	16/04/08	Secretaría
NE/03	3.1	Base de datos de las deficiencias en el Campo de AGA	16/04/08	Secretaría
NE/04	3.2	Deficiencias en el campo de AGA y planes de acción	16/04/08	Secretaría
NE/05	3.3	Mantenimiento de aeródromos	07/05/08	Secretaría
NE/06	3.4	Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)	13/05/08 <i>Rev.</i>	Secretaría
NE/07	3.5	Certificación de Aeródromos/Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional	17/04/08	Secretaría
NE/08	3.6	El Anexo 14 y las auditorías del USOAP de la OACI	09/05/08	Secretaría
NE/09	3.7	Informe de actividades de ALACPA	12/06/08	ALACPA
NE/10	3.8	Avance de las actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)	10/06/08	CARSAMPAF
NE/11	4.1	Enmiendas al plan regional CAR/SAM de navegación aérea en 2007	19/05/08	Secretaría
NE/12	5.1	Informe del Grupo de Tarea sobre franjas de pista y áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS de la OACI	10/04/08	Relator
NE/13	6.2	Criterios homogéneos para interpretación de las normas y métodos recomendados del Anexo 14	17/06/08	México
NE/14	5.3	Informe del Grupo de Tarea de Demanda/Capacidad en los Aeropuertos	06/06/08	Relator
NE/15	5.4	<i>Cancelada</i> – Ver NE/27 – Cuestión 3.4 del Orden del Día – Planes de emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)	--	--
NE/16	5.5	Reporte del Grupo de Tarea sobre estudios aeronáuticos en el ámbito AGA	18/06/08	Relator
NE/17	6.1	El Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI	09/05/08	Secretaría

NOTAS DE ESTUDIO

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NE/18	6.2	Revisión de otros asuntos técnicos	13/05/08	Secretaría
NE/19	6.3	Avance del Subgrupo AGA/AOP en las conclusiones de la Reunión CAR/SAM/3	17/04/08	Secretaría
NE/20	6.4	Asuntos Administrativos	16/05/08	Secretaría
NE/21	7.1	Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del AGA/AOP/SG	21/04/08	Secretaría
NE/22	7.2	Programa tentativo de Reuniones del GREPECAS y sus Órganos Auxiliares para 2008 y 2009	21/04/08	Secretaría
NE/23	6.4	Cálculos de distancias declaradas	05/05/08	Brasil
NE/24	3.5	Sistemas de gestión de la seguridad operacional e indicadores de performance en los aeropuertos	13/05/08	Secretaría
NE/25	5.3	Análisis de la encuesta sobre demanda/capacidad en los aeropuertos y seguridad operacional en las operaciones en plataformas	19/05/08	Secretaría
NE/26	3	Actualización de las deficiencias al Plan de Navegación Aérea de la República de Cuba	13/06/08	Cuba
NE/27	5.4	Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE) – <i>Reemplaza a la NE/15</i>	06/06/08	Relator

ii.8

Lista de notas de información

NOTAS DE INFORMACIÓN

Número	Cuestión del Orden del Día	Título	Fecha	Presentada por
NI/01	--	Información General	13/05/08	Secretaría
NI/02	--	Lista de Notas de Estudio y de Información	20/06/08	Secretaría
NI/03	3.8	Avance de las Actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)	11/06/08	México
NI/04	5.2	Informe del Grupo de Tarea sobre Prevención de Incursiones en Pistas	13/06/08	Relator

ii.9 **Proyectos de Conclusión, Proyectos de Decisión y Decisiones**

El Subgrupo AGA/AOP registra sus actividades en la forma de Proyectos de Conclusión, Proyectos de Decisión y Decisiones, de la siguiente manera:

Proyectos de Conclusión: Conclusiones que requieren la aprobación del GREPECAS previo a su implantación.

Proyectos de Decisión: Decisiones que requieren la aprobación y adopción del GREPECAS previo a su implantación.

Decisiones: Decisiones que tratan asuntos de interés para el AGA/AOP/SG.

ii.9.1 **Proyectos de Conclusión**

Número	Título	Página
6/3	INSTRUCCIÓN SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS	3-3
6/4	INTEGRACIÓN DE AEROLÍNEAS EN EL CARSAMPAF	3-5
6/5	NUEVO TEXTO EN EL PÁRRAFO 3.5, VOLUMEN 1, ANEXO 14, PARA RESAs (ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTAS)	5-2
6/7	SEMINARIO SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD PARA LAS REGIONES CAR/SAM	5-3
6/8	ENCUESTA SOBRE ESTUDIOS AERONÁUTICOS EN EL ÁMBITO AGA	5-4
6/9	UBICACIÓN DE OBSTÁCULOS	6-1
6/10	DEFINICION DE PARES DE SEÑALES A OMITIRSE	6-2
6/11	COMPATIBILIDAD DE REDACCION DEL ANEXO 14, VOL. I, PÁRRAFO 5.2.5.4, EN LAS VERSIONES DE INGLÉS Y ESPAÑOL	6-3

ii.9.2 **Proyectos de Decisión**

Número	Título	Página
6/2	TRADUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA GUÍA PARA LA IMPLANTACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS Y CENTROS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE)	3-3
6/12	TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DEL SUBGRUPO AGA/AOP	7-1

ii.9.3 **Decisiones**

Número	Título	Página
6/1	CREACIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE PISTAS RESBALADIZAS	3-2
6/6	CREACIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA	5-2
6/13	TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y COMPOSICIÓN DE LOS GRUPOS DE TAREA DEL SUBGRUPO AGA/AOP	7-1

LISTA DE PARTICIPANTES***Argentina****

José Alberto Palermo
Marcelo Fernando Clivio

Bahamas

Ivan L. Cleare
Dudley H. Pratt

Barbados*

David Broomes

Bolivia*

Daniel Navajas Orellana

Brasil*

Fabio Almeida Esteves
Pérola Kottler Burman
Andrea Hora Athayde
Luiz Carlos Avellar Jr.
Afonso Heleno de Oliveira G.

Chile*

Sergio Gallo
Juan Luis Rodríguez

Colombia*

Jesús A. Villamarín Vargas

Costa Rica*

Hilda Valverde Avalos
Miguel Cerdas Hidalgo
Luis Gustavo González
Sidney Castellón Camacho
Edwin Jiménez Barrantes
Manuel Emilio García Truque
Angela Gutiérrez López
José Miguel Zamora Zamora
Sigifredo Fernández Gamboa

Cuba*

Iraida Alfonso Valdéz
Óscar Rodríguez Méndez
Fernando Calixto Palacios

Estados Unidos*

George I. Legarreta

Haití*

Charles Elysee

México*

Gilberto Vázquez Alanís

Paraguay*

Francisco Méndez Maldonado
Emilio Rodríguez A.

República Dominicana*

Francia Josefina R. Peña Rivas

Uruguay*

Fernando Maurente
Roque Buroni

ACI*

Eduardo A. Flores

ALACPA*

William B. Fullerton

CARSAMPAF*

Roberto Cardoza Suil

COCESNA (ACSA)

Leandro Andara

IATA*

Manuel Góngora

IFALPA*

Heriberto Salazar

* AGA/AOP Subgroup Member /
Miembro del Subgrupo AGA/AOP

LISTA DE PARTICIPANTES / INFORMACIÓN GENERAL

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
<i>Argentina*</i>	
José Alberto Palermo <i>Vice-Presidente del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS</i> Director de Tránsito Aéreo	Comando de Regiones Aéreas, Dirección de Tránsito Aéreo Avenida Comodoro Pedro Zanni 250 CP 1104 – Oficina 178-Verde Capital Federal, Argentina Tel.: + 54 11 4317-6307 Fax: + 54 11 4317-6307 E-mail: ditraer@faa.mil.ar; albertpalermo@yahoo.com
Marcelo Fernando Clivio Jefe de Departamento Aeródromos	Comando de Regiones Aéreas Dirección de Tránsito Aéreo Avenida Comodoro Pedro Zanni 250 CP 1104, Oficina 159 Verde Capital Federal, Argentina Tel.: + 54 11 4317-6555 Fax: + 54 11 4317-6555 E-mail: aerodromos@faa.mil.ar
<i>Bahamas</i>	
Ivan L. Cleare Deputy Director	Civil Aviation Department P.O. Box N975 Nassau, Bahamas Tel.: + 242 326 3591 / 326 0313 Fax: + 242 326 3592 / 326 0313 E-mail: ilcleare@gmail.com
Dudley H. Pratt Chief, Maintenance Support	Civil Aviation Department P.O. Box N975 Nassau, Bahamas Tel.: + 242 326 0314 Fax: + 242 326 3592 E-mail: rampatrol@gmail.com
<i>Barbados*</i>	
David Broomes Aviation Aerodrome Inspector	Barbados Civil Aviation Department Building #4 Grantley Adams Industrial Estate Grantley Adams International International Airport Christ Church, Barbados Tel.: + 1 246 420 5472 Fax: + 1 246 428 2539 E-mail: civilav@sunbeach.net
<i>Bolivia*</i>	
Daniel Navajas Orellana Jefe de Unidad de Infraestructura Aeronáutica	Dirección de Aeronáutica Civil Palacio de Comunicaciones, 4to Piso Av. Mariscal Santa Cruz No. 1278 La Paz, Bolivia Tel.: + 591 2 2114465 Fax: + 591 2 2114465 E-mail: dnavajas@dgac.gov.bo

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
<i>Brasil*</i>	
Fabio Almeida Esteves Jefe de la División de Navegación Aérea	DECEA Rua Gen Justo 160 Centro Rio de Janeiro, Brasil Tel.: + 55 21 2101 6273 / 9499 8856 E-mail: dgna@decea.gov.br
Pérola Kottler Burman Gerente de Estudios de Demanda Aeroportuaria	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Av. Silvio de Noronha 373, 4° Andar, Río de Janeiro, Castelo RJ Brasil CEP 20.021-010 Tel.: +55 21 2510-9314 Fax: +55 21 2510-9395 E-mail: perola.burman@anac.gov.br
Andrea Hora Athayde Asesora Superintendencia de Infraestructura Aeroportuaria	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Rua Santa Luzia 651, 5° Andar, Sala 516 - Centro Río de Janeiro/RJ Brasil – CEP 20.030-040 Tel.: +55 21 3814-6911 Fax: +55 21 3814-6911 E-mail: andrea.hora@anac.gov.br
Luiz Carlos Avellar Jr. Consultor	Agencia Nacional de Aviación Civil – ANAC Rua Santa Luzia 651, 5° Andar, Sala 503 - Centro Río de Janeiro/RJ Brasil – CEP 20.030-040 Tel.: +55 21 3814-6905 Fax: +55 21 3814-6905 E-mail: luiz.avelar@anac.gov.br
Afonso Heleno de Oliveira Gomes Asesor ATM/AGA	DECEA Rua Gen Justo 160 Centro Rio de Janeiro, Brasil Tel.: + 55 21 2101 6282 E-mail: pln2.3@decea.gov.br
<i>Chile*</i>	
Sergio Marcelo Gallo Rosales Jefe de Sección Aeródromos y Medio Ambiente Departamento de Planificación	Dirección General de Aeronáutica Civil Miguel Claro 1314 Providencia, Santiago, Chile Tel.: +56 2 439-2350 Fax: +56 2 439-2183 E-mail: sgallo@dgac.cl
Juan Luis Rodríguez Mahan Jefe Subdepartamento Servicios de Aeródromo	Dirección General de Aeronáutica Civil San Pablo 8381 Santiago, Chile Tel.: +56 2 290-4608 Fax: +56 2 290-4640 E-mail: sbd.aerodromo@dgac.cl

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
<i>Colombia*</i>	
Jesús Antonio Villamarín Vargas Profesional Aeronáutico	Aeronáutica Civil de Colombia Aeropuerto El Dorado Bogotá, Colombia Tel.: +571 266 2223 Fax: +571 266 3890 E-mail: jesusantonio.villamarinvargas@aerocivil.gov.co jesusvillamarin@gmail.com jesusvillamarin@hotmail.com
<i>Costa Rica*</i>	
Hilda Valverde Avalos Inspector AGA/Coordinadora Peligro Aviario y Fauna	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2290 2352 Fax: +506 2290 2352 E-mail: hvalverde@dgac.go.cr
Miguel Cerdas Hidalgo Inspector de Aeródromos	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería Apartado 5026-1000 San José, Costa Rica Tel.: +506 2290 2498 Fax: +506 2290 2352 / 2231 2107 E-mail: mcerdas@dgac.go.cr
Luis Gustavo González Trigo Coordinador General de Aeropuertos	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2290 2352 Fax: +506 2290 2352 E-mail: ggonzalez@dgac.go.cr
Sidney Patricia Castellón Camacho Coordinadora de Infraestructura Aeronáutica	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2232 7361 Fax: +506 2232 7361 E-mail: scastellon@dgac.go.cr
Edwin Jiménez Barrantes Gestor en Procedimientos	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2231 4924 Fax: +506 2231 4924 E-mail: cr_edwinjimenez@hotmail.com
Manuel Emilio García Truque Operaciones Aeronáuticas	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2232 1265 Fax: +506 2232 1265 E-mail: mgarcia@dgac.go.cr

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
Ángela Gutiérrez López Inspector de Operaciones	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2232 1265 Fax: +506 2232 1265 E-mail: agutierrez@dgac.go.cr
José Miguel Zamora Zamora Planificación Aeroportuaria	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2232 7361 Fax: +506 2232 7361 E-mail: mzamora@dgac.go.cr
Sigifredo Fernández Gamboa Inspector de Aeródromos	Dirección General de Aviación Civil Contiguo a la Dirección General de Migración y Extranjería San José, Costa Rica Tel.: +506 2290 2498 Fax: +506 2231 2107 E-mail: sfernandez@dgac.go.cr
Cuba*	
Iraida Alfonso Valdez Especialista de Ingeniería de Aeródromos	Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC) Calle 23 No. 64, esquina P. Vedado Plaza de la Revolución Ciudad de La Habana, Cuba Tel.: +537 838 1127 / 834-4949 Ext. 2392 & 2367 Fax: +537 838 1127 E-mail: iraida.alfonso@iacc.avianet.cu
Óscar Rodríguez Méndez Especialista Principal de Ingeniería de Aeródromos	Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA) Km. 15 ½ Ave. Independencia Boyeros, Ciudad Habana, Cuba Tel.: +537 266 4724 Fax: +537 266 4724 E-mail: oscar@ecasa.avianet.cu
Fernando Calixto Palacios Técnico de Aeródromos	Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA) Km. 15 ½ Ave. Independencia Boyeros, Ciudad Habana, Cuba Tel.: +537 266 4724 Fax: +537 266 4724 E-mail: calixto_palacios@yahoo.com.mx
Estados Unidos*	
George I. Legarreta Senior Civil Engineer Office of Airport Safety and Standards	Federal Aviation Administration AAS-100 – Room 622 800 Independence Ave. S.W. Washington D.C., 20591 United States Tel.: +1 202 267 8766 Fax: +1 202 267 3688 E-mail: george.legarreta@faa.gov

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
<i>Haití*</i>	
Charles Elysée Aérodromes Ingénieur	Office National de L'Aviation Civile (OFNAC) Route de l'Aéroport B.P. 1346, Port-au-Prince Haïti Tel.: + 509 2250 0052 Fax: + 509 2250 0998 E-mail tchawout@yahoo.fr
<i>México*</i>	
Gilberto Vázquez Alanís Gerente de Estudios Aeronáuticos	Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) Av. 602 No. 161 Col. San Juan de Aragón México 15620, D.F. México Tel. + 5255 5133 1000 Ext. 2618 E-mail: gm vazqueza@asa.gob.mx gvazqueza2004@yahoo.com
<i>Paraguay*</i>	
Francisco Méndez Jefe del Departamento de Aeródromos	Dirección de Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) Avda. Mcal. López y Vice, Pdte. Sánchez – 2do. Piso Asunción, Paraguay Tel.: + 59521 205 365 Fax: + 59521 210 628 E-mail: sv gparaguay@hotmail.com
Emilio Rodríguez A. Gerente de Normas y Seguridad de Aeródromos	Dirección de Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) Gral. Aquino No. 20 Ciudad (Luque) Asunción, Paraguay Tel.: + 59521 645 600 Int. 313 Fax: + 59521 642 860 E-mail: sv gparaguay@hotmail.com
<i>República Dominicana*</i>	
Francia Josefina R. Peña Rivas Encargada Departamento de Aeródromos	Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) Av. México Esq. Dr. Delgado, Oficinas Gub., 2ª Planta Santo Domingo República Dominicana Tel.: +809 221-7909 Ext. 308; 482 2570 Fax: +809 689-6061 E-mail: pfrancia36@gmail.com
<i>Uruguay*</i>	
Fernando Maurente Director de Aeropuertos	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) Avda. Wilson Ferreira Aldunate 5519 (Ex. Con. Carrasco), Canelones, Montevideo República Oriental del Uruguay Tel.: +598 2 604 0408 # 4430 Fax: +598 2 604 0218 E-mail: fmaurente@dinacia.gub.uy

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
Roque Buroni Jefe División Regionales	Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) Avda. Wilson Ferreira Aldunate 5519 (Ex. Con. Carrasco), Canelones, Montevideo República Oriental del Uruguay Tel.: +598 2 604 0408 # 4434 Fax: +598 2 604 0408 # 4436 y 35 E-mail: rburoni@dinacia.gub.uy
<i>ACI*</i>	
Eduardo Flores Secretario Regional	Secretaría Regional ACI-LAC Aeropuerto Internacional Manuel Crescencio Rejón 2do. Piso, C.P. 97288 Mérida, Yucatán, México Tel.: + 52 999 946 1258 Fax: + 52 999 946 1264 E-mail: efloresdc@aci-lac.aero
<i>ALACPA*</i>	
William Fullerton Presidente	Airport Executive Tower 1 1150 N.W. 72nd Avenue, Suite 350 Miami, Florida 33126, United States Tel: + 305 599 3338 Fax: + 305 599 3394 E-mail: wfullerton@louisberger.com
<i>CARSAMPAF*</i>	
Roberto Alejandro Cardoza Suil Presidente del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)	Dirección General de Aeronáutica Civil Miguel Claro 1314 Providencia, Santiago, Chile Tel.: +56 2 439 2405 Fax: +56 2 439 2183 E-mail: rcardoza@dgac.cl
<i>COCESNA (ACSA)</i>	
Leandro Andara Inspector de Aeródromos	Agencia Centroamericana para la Seguridad Aeronáutica (ACSA) Apartado 57-4003 Aeropuerto Juan Santamaría Alajuela, Costa Rica Tel.: +56 2 439 2405 Fax: +56 2 439 2183 E-mail: rcardoza@dgac.cl
<i>IATA*</i>	
Manuel Góngora Manager-Safety, Operations and Infrastructure	IATA 703 Waterford Way, Suite 600 Miami, Fl., 33126 United States Tel.: + 305 266 7552 Fax: + 305 366 7718 E-mail gongoram@iata.org

NOMBRE CARGO	DIRECCIÓN TELÉFONO FAX, E-MAIL
IFALPA*	
Heriberto Salazar Eguiluz Representante de IFALPA	ASPAs de México Cerrada de Palomas 110 Col. Reforma Social 11650 México, D.F., México Tel.: +5255 5091-5954 Fax: +5255 5202-9160 E-mail: dirtecnico@aspa.org.mx herikos@avantel.net
OACI	
Samuel H. Cardoso <i>Secretario del AGA/AOP/SG</i> Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	Oficina para Sudamérica (SAM) Víctor Andrés Belaúnde 147, Centro Empresarial Real Vía Principal No. 102, Edificio Real 4, Piso 4 Lima 27, Perú Tel. +51 1 611 8686 Fax +51 1 611 8689 E-mail shc@lima.icao.int; shautequest@gmail.com mail@lima.icao.int Web: www.lima.icao.int
Jaime Calderón Especialista Regional en Aeródromos y Ayudas Terrestres	Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) Av. Presidente Masaryk 29 – Tercer Piso Col. Chapultepec Morales México D.F., 11570, México Tel.: + 5255 5250 3211 Fax: + 5255 5203 2757 E-mail: jcalderon@mexico.icao.int icao_nacc@mexico.icao.int Web: www.icao.int/nacc

**Cuestión 1 del
Orden del Día:****Aprobación del Orden del Día y Horario de la Reunión**

1.1 La Secretaría invitó a la Reunión a aprobar el Orden del Día provisional y el horario de la Reunión. La Reunión aprobó el horario de la Reunión y el Orden del Día, como se presenta en la Reseña de este Informe.

**Cuestión 2 del
Orden del Día:****Revisión de las Conclusiones y Decisiones del GREPECAS/14**

2.1 La Secretaría invitó a la Reunión a revisar las Conclusiones y Decisiones de la Reunión del GREPECAS/14 relacionadas con el AGA/AOP/SG y a considerar durante todas las deliberaciones de la Reunión, aquellas que tengan acciones pendientes.

2.2 La Reunión fue informada por el Especialista Regional AGA de la Oficina Regional NACC de la OACI respecto a la gran cantidad de solicitudes para instrucción sobre Certificación de Aeródromos. Por lo anterior, la Reunión decidió reemplazar la Conclusión 14/31 – *Certificación de aeródromos/sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)*, por el Proyecto de Conclusión 6/3 – *Instrucción sobre certificación de aeródromos*, incluido bajo la Cuestión 3 del Orden del Día de esta Reunión.

2.3 En relación con la Conclusión 14/32 – *Seminario/Taller sobre estudios aeronáuticos sobre las RESAs, Franjas de pistas y Obstáculos*, el Especialista Regional AGA de la Oficina Regional NACC de la OACI informó que el Seminario/Taller sobre Estudios Aeronáuticos está previsto para celebrarse durante el año de 2009.

2.4 Sobre la Conclusión 14/29 – *Taller sobre planes de emergencia y centros de operaciones de emergencia (COE) en idioma inglés*, el Especialista Regional AGA de la Oficina Regional NACC de la OACI, informó a la Reunión que el Consejo de la OACI aprobó un Proyecto Especial de Implantación (SIP) para la celebración del Seminario/Taller sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia (COE) para los Estados de habla inglesa de la Región de Norteamérica, Centroamérica y Caribe que se celebrará en Tortola, Islas Vírgenes Británicas del 29 de septiembre al 3 de octubre de 2008. Respecto a la encuesta sobre planes de emergencia y centros de operaciones de emergencia, requerida por esta Conclusión, este asunto se trató bajo la Cuestión 3.4 del Orden del Día de la presente Reunión.

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Revisión de las Deficiencias en el campo de AGA**

3.1 Base de datos de las deficiencias en el campo de AGA

3.1.1 La Reunión revisó las deficiencias vigentes en el campo de AGA contenidas en el formulario de notificación de deficiencias de los aeródromos en las Regiones CAR/SAM, sometiendo correcciones y cambios en su contenido y formulando acciones para la eliminación/reducción de las mismas.

3.1.2 Sobre el particular, la Reunión fue informada que la reunión ASB/8, celebrada en Lima, Perú, del 5 al 6 de marzo de 2008, reformuló la manera de capturar información para la Base de Datos de Deficiencias de la Navegación Aérea del GREPECAS (GANDD), reduciendo a un apéndice para reportar las deficiencias vigentes.

3.1.3 Cuba informó a la Reunión que en visita de inspección de la OACI al Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, fueron detectadas deficiencias en algunos aeródromos del país, las cuales fueron corregidas a través de un Plan de Acción creado para tal efecto. Asimismo, Cuba solicitó a la Reunión tomar nota de las deficiencias que ya habían sido corregidas, para su eliminación de la GANDD.

3.1.4 Varios delegados manifestaron que existen dificultades en acceder a la GANDD. Esto impide la actualización en línea de deficiencias que continúan apareciendo como vigentes a pesar de que las mismas ya han sido corregidas. La Reunión solicitó a la Secretaría corregir los problemas existentes en el diseño de la página Web de la GANDD, de manera que los Estados puedan acceder de manera rápida y eficiente para corregir la información.

3.2 Deficiencias en el campo de AGA y planes de acción

3.2.1 La Reunión fue informada sobre los avances obtenidos con la GANDD y sobre los nuevos procedimientos que se están realizando para la reclasificación de deficiencias tipo "U". Asimismo, la Reunión tuvo conocimiento de que este procedimiento está basado en la metodología SMS de la OACI para la evaluación de riesgo. Una vez más, se instó a la Reunión para que el área AGA de cada Estado y Territorio, lleven a cabo los arreglos necesarios con su respectivo coordinador nacional para actualizar la GANDD.

3.3 Mantenimiento de aeródromos

3.3.1 La Reunión discutió y analizó nuevas alternativas que el AGA/AOP/SG pudiera considerar para mejorar el mantenimiento de los aeródromos, no solamente con relación a los pavimentos y ayudas visuales, pero analizando las necesidades del aeródromo como un todo, con el fin de contribuir hacia la mejora de la seguridad operacional de los aeródromos/aeronaves.

3.3.2 Después de amplia discusión, la Reunión determinó que los problemas más frecuentes y de mayor vigencia en los aeródromos de ambas Regiones, incluyen el acuaplaneo, la remoción de caucho acumulado, la medición del coeficiente de rozamiento en la interfaz llanta/pavimento y los equipos adecuados para la determinación de estas medidas. Además, el diseño inadecuado de la infraestructura aeroportuaria, particularmente las calles de rodaje y las condiciones de las superficies de las pistas son aspectos que merecen atención especial del Subgrupo. Considerando que las infraestructuras aeroportuarias fueron construidas en las décadas de los 50 y 60, y que la operación de aeronaves modernas y de mayor porte requieren una adecuación de estas y futuras infraestructuras para contribuir a la seguridad operacional de los aeropuertos/aeronaves, la Reunión acordó la siguiente Decisión:

DECISIÓN 6/1 - CREACIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE PISTAS RESBALADIZAS

El Subgrupo AGA/AOP crea el Grupo de Tarea sobre Pistas Resbaladizas (Coeficiente de Rozamiento, Descontaminación de Pistas y Remoción de Caucho) con la Composición y los Términos de Referencia indicados en la Cuestión 7 del Orden del Día del presente Informe.

3.4 Planes de emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)

3.4.1 La Secretaría presentó una visión general sobre la situación de los Planes de Emergencia y de los Centros de Operación de Emergencia (COE) en los Estados/Territorios de las Regiones CAR/SAM. Al examinar dicha información, la Reunión tomó conocimiento que, entre 2004 y 2006, hubo un incremento de cerca del 12% y 24%, respectivamente, en la implantación de los planes de emergencia y centros de operaciones de emergencia (COE) en la Región CAR, mientras que en la Región SAM, estos incrementos fueron del 15% y 11% para el mismo periodo y de 4 % y 9 %, respectivamente, entre 2006 y 2008.

3.4.2 A este respecto, la Reunión tomó nota que, a pesar del incremento del número de planes de emergencia y centros de operaciones de emergencia (COE), continúan los principales problemas que se indican a continuación:

- a) la falta de conciencia sobre los efectos de los planes de emergencia y COE en la seguridad operacional de las aeronaves / aeropuertos;
- b) ausencia de planes de emergencia;
- c) los planes de emergencia no actualizados;
- d) la falta de prácticas completas de emergencia o prácticas de emergencia parciales (simulacros) de los planes;
- e) la falta de la realización de prácticas de emergencia parciales en el año siguiente al período de las prácticas completas de emergencia con el propósito de corregir los problemas observados;
- f) la no implantación de los COE, informaciones básicas del COE que no han sido actualizadas; y
- g) la falta de prácticas de los COE, entre otros aspectos.

3.4.3 Como resultado del Taller llevado a cabo en noviembre de 2006, de acuerdo al requerimiento de la Conclusión 13/33 del GREPECAS, la Reunión tomó conocimiento de la elaboración de una “*Guía para la Implantación de Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)*” en español, que se presenta como **Apéndice A** a este informe. Considerando lo anterior, la Reunión formuló el siguiente proyecto de Decisión:

**PROYECTO
DE DECISIÓN 6/2 -****TRADUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA GUÍA PARA LA
IMPLANTACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE
AEROPUERTOS Y CENTROS DE OPERACIONES DE
EMERGENCIA (COE)**

Que:

- a) las Oficinas Regionales suban a sus respectivas páginas Web y distribuyan la “*Guía para la Implantación de Planes de Emergencia de Aeropuertos y Centros de Operaciones de Emergencia (COE)*” a sus respectivos Estados/Territorios;
- b) la OACI estudie la posibilidad de traducir la Guía al inglés; y
- c) después de la traducción, las Oficinas Regionales suban la Guía a sus respectivas páginas Web y la distribuyan a sus Estados/Territorios.

3.5 Certificación de aeródromos/Sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS)

3.5.1 La Secretaría proporcionó un resumen sobre el estado de implantación del proceso de certificación de los aeródromos y de los sistemas de gestión de la seguridad operacional (SMS) en los aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM.

3.5.2 Se informó a la Reunión que las Oficinas Regionales han proporcionado a los Estados/Territorios instrucción específica basada en el Manual de Certificación de Aeródromos (Doc 9774), así como también diversos cursos oficiales de la OACI sobre SMS.

3.5.3 Las encuestas llevadas a cabo y presentadas al AGA/AOP/SG indicaron los avances de los Estados/Territorios sobre la legislación e implantación de la certificación de aeródromos desde un punto de vista general. Asimismo, se tomó conocimiento que varios Estados/Territorios de la Región CAR, principalmente, han solicitado instrucción específica sobre el tema. A raíz de estas constataciones, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 6/3 -****INSTRUCCIÓN SOBRE CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS**

Que,

- a) la OACI estudie la posibilidad de llevar a cabo un Seminario/Taller sobre Certificación de Aeródromos con interpretación simultánea a español e inglés en la Región CAR;
- b) se invite a los Estados/Territorios de la Región SAM;
- c) dicho Seminario/Taller sea llevado a cabo en **2010**; y
- d) la OACI inste a los Estados/Territorios que todavía tienen necesidad de entrenamiento sobre el tema que envíen su personal técnico a este evento.

3.5.4 La Secretaría también presentó una metodología para estimar los Indicadores de Performance Individual (IPI) e Indicadores Globales de Performance (OPI) con el fin de evaluar la “salud” de los SMS en los aeropuertos. El desarrollo de este enfoque se basó en encuestas efectuadas a los Estados SAM y con explotadores aeroportuarios de esa Región, el cual fue presentado a la 87ª Reunión Anual del “*Transportation Research Board*”, llevada a cabo en Washington, D.C., Estados Unidos, del 13 al 17 de enero de 2008.

3.6 **El Anexo 14 y las auditorías del programa USOAP de la OACI**

3.6.1 La Reunión examinó la información presentada por la Secretaría, la cual proporcionó un resumen sobre los resultados de las auditorías realizadas según el Enfoque Sistémico Global a los primeros 53 Estados Contratantes, en relación al campo de los aeródromos.

3.6.2 El análisis de los resultados y diferencias obtenidas de las auditorías permite identificar y cuantificar los problemas de seguridad operacional en cada Estado/Territorio o grupo de Estados/Territorios, a nivel regional y mundial. El análisis resultante permitirá también priorizar las acciones necesarias para resolver los problemas de seguridad operacional identificados.

3.6.3 Se informó a la Reunión que bajo el Enfoque Sistémico Global, las auditorías se realizan utilizando preguntas de protocolo de auditoría, las que se relacionan a cada uno de los elementos críticos. Las listas de chequeo de cumplimiento están ligadas a los Anexos de la OACI.

3.6.4 Con respecto a las conclusiones de auditoría en el ámbito AGA, se informó a la Reunión que muchos de los Estados/Territorios auditados aún no han certificado o establecido un proceso para la certificación de los aeródromos. La mayoría de los Estados/Territorios no se han asegurado que los explotadores de aeródromos implementen un SMS como parte de su proceso de certificación. Se ha observado también un incumplimiento por parte de un alto porcentaje de los Estados/Territorios auditados con respecto a la medición del coeficiente de rozamiento en las pistas, la falta de las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA), la falta de la revisión periódica de los planes de emergencia. Asimismo, un alto porcentaje revela dificultades en el programa de vigilancia de la seguridad operacional.

3.7 **Avances en las actividades de la Asociación Latinoamericana y Caribeña de Pavimentos Aeroportuarios (ALACPA)**

3.7.1 El Presidente de ALACPA informó a la Reunión que esta Asociación se encuentra registrada jurídicamente. Asimismo, dio a conocer la nueva Junta Directiva así compuesta:

- a) William B. Fullerton, Presidente
- b) Gilberto Vázquez Alanis, Vice Presidente
- c) Iván Torralba Casas, Secretario y Tesorero
- d) Gustavo Fernández Favarón, Director Administrativo
- e) Gonzalo Rada, Director Técnico
- f) Samuel Mora, Director Académico
- g) Fernando Ratto, Coordinador para Latino América y el Caribe

3.7.2 También informó que, actualmente, ALACPA tiene 122 miembros activos de 20 Estados en las Regiones CAR/SAM y otros 3 miembros en diferentes regiones de la OACI. Asimismo, informó que varias organizaciones y empresas están en proceso de ser miembros colectivos. Enfatizó que uno de los propósitos de la Asociación es básicamente colaborar con los Estados/Territorios miembros de la OACI y Organizaciones Internacionales en la eliminación y mitigación de las deficiencias relacionadas con los pavimentos aeroportuarios.

3.7.3 Se informó a la Reunión que el próximo Seminario/Taller sobre Mantenimiento de Pavimentos Aeroportuarios se realizará en conjunto con la FAA y se llevará a cabo en la Ciudad de México del 27 al 31 de octubre de 2008.

3.7.4 Se dio a conocer que ALACPA forjó un acuerdo con el Comité de Operaciones, Técnico y de Seguridad Operacional de ACI-LAC en la reunión del Comité General de esa organización en Medellín en Abril, 2008. Las actividades de colaboración que son parte del plan de trabajo del 2008 para ambas organizaciones son las siguientes:

- a) Evaluación de la condición del pavimento de los aeropuertos más importantes de la región, incluyendo rugosidad y capacidad estructural.
- b) Evaluación del estado de las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) de los aeropuertos más importantes de la región.
- c) Creación de un centro de información para pruebas de fricción.
- d) Elaboración de un estudio comparativo de los programas de seguridad operacional para la construcción de la parte aeronáutica de los aeropuertos más importantes.

3.7.5 La nueva página Web de ALACPA (www.alacpa.org) está completamente actualizada y provee un fácil acceso para actuales y futuros miembros. En el futuro, todos los papeles para el seminario y los procedimientos para la Asamblea General estarán disponibles.

3.8 **Avances en las actividades del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)**

3.8.1 El Presidente de CARSAMPAF presentó un resumen de las actividades llevadas a cabo por este Comité desde la última Reunión AGA/AOP/SG y de la nueva Junta Directiva elegida para el periodo 2008-2011, durante la Quinta Conferencia Internacional sobre Prevención del Peligro Aviario y Fauna, llevada a cabo en Guayaquil, Ecuador, del 1 al 5 de octubre de 2007, de acuerdo con la constitución contenida en el **Apéndice B** a esta parte del informe.

3.8.2 La Reunión también tomó nota del Programa de Trabajo elaborado por la nueva Junta Directiva para el año de 2008. Asimismo, los delegados presentes fueron informados que la Sexta Conferencia Internacional será realizada en Brasilia, Brasil, del 24 al 28 de noviembre de 2008, conjuntamente con el Comité Internacional de Prevención de Peligro Aviario y el Comité Brasileño de Prevención de Peligro Aviario.

3.8.3 La Reunión discutió intensamente cómo las aerolíneas podrían integrarse al CARSAMPAF, para ayudar a garantizar la continuidad de las acciones de este Comité para las Regiones CAR/SAM. Como resultado de estas discusiones, se formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/4 - INTEGRACIÓN DE AEROLÍNEAS EN EL CARSAMPAF

Que la Secretaría del GREPECAS coordine con IATA la mejor forma de que las aerolíneas operando en la Región CAR/SAM, sean parte integral del CARSAMPAF.

3.8.4 México informó de su participación en las reuniones internacionales para el control de la fauna desde 1997, contando, a partir del 2003, con el Comité Nacional de Peligro Aviario y Control de la Fauna, presidido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

APENDICE A**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA SUDAMERICANA****GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE
EMERGENCIA DE AEROPUERTOS Y CENTROS DE
OPERACIONES DE EMERGENCIA****Lima, Perú, Julio de 2007**

Elaborado por: Sergio Gallo R., DGAC Chile
Roberto Cardoza S., DGAC Chile
Juan Salas R., LAP Perú

DEFINICIONES

Área de Movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por la(s) pista(s), la(s) calle(s) de rodaje y las plataformas.

Mercancías Peligrosas: Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas del Manual de Instrucciones Técnicas (documento OACI) o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Esta expresión es de uso internacional en todas las modalidades de transporte, pero es sinónima de “materiales peligrosos” y de “artículos restringidos”. La expresión comprende a los explosivos, gases comprimidos o licuados (que pueden ser inflamables o tóxicos), líquidos o sólidos inflamables, sustancias oxidantes, sustancias venenosas, sustancias infecciosas, materiales radioactivos o sustancias corrosivas.

NOTOC: Notificación a la tripulación de vuelo de las Mercancías Peligrosas que han sido cargadas a bordo de la aeronave.

Red AFTN: Red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas.

Triage: Proceso de selección y clasificación de víctimas en caso de un accidente aéreo, para determinar el orden de prioridad de tratamiento y de traslado a un centro asistencial, de acuerdo a las cuatro categorías siguientes:

Prioridad I	Cuidados inmediatos.
Prioridad II	Cuidados intermedios.
Prioridad III	Cuidados de menor importancia.
Prioridad IV	Fallecidos.

GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS Y CENTROS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

SUMARIO EJECUTIVO

Esta Guía de Referencia para la Implementación de Planes de Emergencia de aeropuertos se basa en la documentación disponible de la OACI sobre el tema, no obstante, no está regulada oficialmente. Para el desarrollo de dicha Guía también contribuyó la información compilada de la literatura internacional sobre el asunto.

Este documento es solamente una pauta para que los Estados/Territorios puedan considerar como un lineamiento general, fundamentado en los requerimientos de la OACI. Cualquier duda en su aplicación deberá ser despejada de acuerdo a los SARPs de la OACI. Asimismo, cualquier material de orientación, de naturaleza oficial de la OACI, que sea publicado posteriormente, deberá tener primacía sobre esta Guía.

La gran fuente de material para la elaboración de esta Guía fue el “Taller CAR/SAM de la OACI sobre Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE), llevado a cabo en Santiago de Chile, del 13 al 17 de noviembre de 2006.

El Taller contó con 88 participantes de 13 Estados/Territorios. El horario de trabajo fue de 08:00 hrs. a las 18:00 hrs.

La audiencia estaba representada por las autoridades de aeronáutica civil de los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR/SAM, operadores de aeropuertos, pilotos, controladores de tráfico aéreo, especialistas en salvamento y extinción de incendios, médicos, docentes, etc. Un simple cálculo matemático demuestra que, sumados los tiempos de todos los participantes (con excelente nivel), hubo un trabajo de aproximadamente “4.400 horas de consultoría de alto nivel” (88 participantes x 5 días de trabajo x 10 horas/día).

Los participantes fueron divididos en 5 Grupos de Trabajo y 1 Grupo Coordinador. Los Grupos de Trabajo discutían, simultáneamente, cada tema propuesto por la Coordinación del Taller y enviaban sus conclusiones al Grupo Coordinador, que preparaba un sumario con base a las informaciones recibidas. A continuación, todo el grupo se reunía en sesión plenaria para analizar el resumen de cada tema, preparado por el Grupo Coordinador, hasta que hubiera consenso. Se llevaron a cabo varias interacciones hasta que todo el material necesario para la preparación de la Guía estuviera listo para el último día del Taller.

En resumen, esta Guía de Referencia describe las exigencias de la OACI sobre el tema y presenta los conceptos básicos sobre los Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia.

INTRODUCCIÓN

Esta Guía fue desarrollada como resultado del “Taller CAR/SAM sobre Planes de Emergencia y Centro de Operaciones de Emergencia”, realizada en Santiago de Chile, del 13 al 17 de noviembre de 2006. Dicho Taller es parte del cumplimiento del PROYECTO DE CONCLUSIÓN 4/7 de la Cuarta Reunión del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS (AGA/AOP/SG/4), celebrada en México, del 15 al 18 de noviembre de 2004.

88 participantes de 13 Estados, representantes de autoridades aeronáuticas, operadores de aeropuertos, unidades aeroportuarias S.E.I., empresas aéreas, servicios de urgencia médica, bomberos estuvieron presentes y trabajaron de 08:00 hrs. a 18:00 hrs., discutiendo y contribuyendo con las informaciones básicas para la elaboración de esta Guía.

El evento contó con 17 exposiciones sobre diversos temas vinculados directa o indirectamente con los Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia. Asimismo, la audiencia fue dividida en 5 Grupos de Trabajo y un Grupo Coordinador, cuyas composiciones respectivas son indicadas en el **Adjunto E** a esta Guía. Los Grupos de Trabajo discutían, simultáneamente, cada tema propuesto por la Coordinación del Taller y enviaban sus conclusiones al Grupo Coordinador, que preparaba un sumario con base a las informaciones recibidas. A continuación, todo el grupo se reunía en sesión plenaria para analizar el resumen del Grupo Coordinador hasta que hubiera consenso. Se llevaron a cabo varias interacciones hasta que todo el material necesario para la preparación de la Guía estuviera listo para el último día del Taller.

PARTE I

GUÍA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

1. CONCEPTOS BÁSICOS SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

1.1 Definición de Emergencia

Una emergencia podría ser definida como una combinación de circunstancias imprevistas, en cuyo contexto influyen factores de riesgo y amenaza a la vida de las personas, requiriendo una inmediata acción.

1.2 Concepto de Plan de Emergencia

Un plan de emergencia comprende los procedimientos, a través de los cuales, se coordinan las actividades de los servicios del aeropuerto con las de otros organismos de las poblaciones circundantes que pueden colaborar en la pronta respuesta a una emergencia que ocurra en el aeropuerto o en sus cercanías. La experiencia indica que los primeros 15 minutos son los más críticos en todo el proceso. Las oportunidades del empleo adecuado de la capacidad de respuesta a la emergencia disminuyen pronunciadamente si la respuesta inicial se retrasa o es aplicada en forma errónea.

Una emergencia puede involucrar unas pocas víctimas de menor gravedad, en que la comunidad aeroportuaria podría estar en capacidad de enfrentar la situación sin mayores inconvenientes. Sin embargo, podría ocurrir una emergencia que involucre a una gran cantidad de víctimas, en que la comunidad aeroportuaria ve sobrepasada su capacidad de proporcionar una respuesta adecuada. En tal caso, es necesario recurrir a la ayuda que otros servicios de la comunidad circundante puedan brindar.

El plan de emergencia comprende un conjunto de acciones que permite responder, de manera eficiente, a todos los tipos de emergencia que se considere sean posible de ocurrir en el aeródromo o su entorno, especialmente las del tipo catastrófico.

La finalidad de la planificación de emergencia consiste en reducir al mínimo las repercusiones de una emergencia, especialmente en lo que respecta a **salvar vidas humanas** y no interrumpir las operaciones de las aeronaves.

En todo aeródromo se establecerá un Plan de Emergencia que guarde relación con las operaciones de las aeronaves y demás actividades desplegadas en el mismo. El Plan de Emergencia se pondrá en ejecución ya se trate de un accidente o incidente de aviación en el aeródromo o fuera del mismo, considerando un área de ocupación máxima para el servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (S.E.I.), de acuerdo a las condiciones topográficas y circunvecinas.

En un accidente o incidente fuera del área de operación del servicio S.E.I., la responsabilidad del salvamento y extinción del incendio le corresponde a la autoridad local o a la comunidad organizada.

Un Plan de Emergencia de Aeródromo, para ser operacionalmente seguro, deberá considerar lo siguiente:

- a) Planificación **ANTES** de una emergencia
- b) Operaciones **DURANTE** la emergencia
- c) Ayuda e información **DESPUÉS** de la emergencia

El Plan se ajustará al número de personal con que cuenta el aeródromo, a fin de asegurar que todas las organizaciones existentes intervengan de la mejor manera posible en las operaciones de emergencia. El Plan de Emergencia se practicará periódicamente para verificar si es adecuado a las necesidades del aeródromo, identificar sus deficiencias y determinar un plan de acción para corregirlas.

El Jefe del Aeródromo será el responsable de establecer un Plan de Emergencia para el aeródromo y mantenerlo vigente mediante las enmiendas pertinentes. El Plan debería indicar en detalle la respuesta o participación coordinada de todas las dependencias internas y servicios de apoyo externo.

Elaboración del Plan de Emergencia: este plan se debiera derivar de reuniones con todos los involucrados, siguiendo las recomendaciones de la OACI y partiendo del principio que este documento debe servir como guía de actuación para salvar vidas durante una emergencia, que se gestiona a través de los Centros de Operaciones de Emergencias (COE). Este plan debe ser básico, flexible, conocido, probado y actualizado.

- **Básico:** Todo Plan de Emergencia debe permitir ofrecer una primera respuesta de emergencia a todos los supuestos que se consideren como razonablemente posibles. Esta respuesta debería ser completa a pesar de su sencillez, o lo que es lo mismo, debe funcionar por sí sola. Ello supone que debe contemplar las tareas de salvamento, clasificación, atención y evacuación de los heridos.

Sobre esta respuesta inicial debe acoplarse de manera ordenada toda la ayuda exterior que vaya llegando a la zona siniestrada, permitiendo la realización de tareas más complejas y, sobre todo, dotando a la respuesta de emergencia de un mayor potencia en sus cometidos (salvamento, clasificación, atención y evacuación de heridos hacia centros hospitalarios).

- **Flexible:** La respuesta del Plan a cada una de las fases contempladas debe ser flexible a las necesidades del momento, permitiendo una rápida transferencia de los recursos hacia otras fases que puedan precisar más recursos. Ello supone que si en un momento determinado no existiera fuego en la zona crítica, el equipo de bomberos debería comenzar a realizar el rescate de las víctimas, apoyando desde un inicio las tareas de clasificación y atención a los heridos.

El hecho de que el Plan sea flexible no quiere decir de ninguna manera que fomente la improvisación, más bien lo contrario, debe intentar contemplar las necesidades variables de cada tipo de respuesta, formando a los equipos de respuesta en las tareas más sencillas de los equipos que van a trabajar junto a ellos.

- **Conocido:** Si el Plan de Emergencia no es conocido por las personas que inicialmente van a responder a él, difícilmente puede ser eficaz. Por lo tanto, todo Plan de Emergencia debe contemplar la forma en que se da a conocer a las personas que en él van a actuar así como la periodicidad de estas acciones.

- **Probado:** Una vez que el Plan es conocido y que el personal ha sido formado en la respuesta que de ellos se espera, el Plan debe ser probado mediante Simulacros de Emergencia de una manera parcial o completa (ver **punto 4.11**). El objetivo de una práctica completa es asegurarse de que el plan es adecuado para hacer frente a diversas clases de emergencias. El objetivo de una práctica parcial es asegurarse de que reaccionan adecuadamente cada una de las organizaciones que intervienen y cada una de las partes del plan, por ejemplo, el sistema de comunicaciones.

Tras la realización de cualquier tipo de simulacro se debe realizar una reunión de cada una de las áreas para valorar la eficacia del Plan en esa área concreta, y finalmente una reunión de un representante de todas las áreas que valore la eficacia global del Plan si el simulacro ha sido general.

- **Actualizado:** Con el propósito de asegurarse de que el Plan de Emergencia sea eficiente, es necesario que el mismo esté siempre actualizado. Esta actualización se procesa siempre que se active el Plan en condiciones simuladas, en forma total o parcial o en condiciones reales, cuando ocurre la emergencia. En consecuencia, el documento del Plan también debe estar constantemente actualizado. La utilización de recursos informáticos para mantener actualizado el documento del Plan es una práctica bastante recomendable. Cada vez que se produce un cambio en el área de movimiento del aeropuerto, la ampliación o la construcción de nuevas pistas, calles de rodaje, plataformas, la adquisición de nuevos vehículos SEI, la operación de nuevas aeronaves, etc., el Plan de Emergencia debe ser actualizado con el objeto de ajustarse a los cambios surgidos en el aeropuerto u operadores aéreos. La periodicidad con que el Plan debe ser revisado depende de lo cambiante de las circunstancias, sin embargo, es recomendable revisarlo a lo menos una vez al año. Cada enmienda que se produzca, debería estar debidamente identificada, con la respectiva fecha, de modo de facilitar la actualización del documento. Sería conveniente mantener un registro de todos los simulacros realizados y las consecuentes correcciones efectuadas en el plan, en caso que las hubiere.

2. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN DE EMERGENCIA

2.1 Uniformidad

Los principios básicos de un plan de emergencia de aeródromo deben guardar uniformidad con los planes de emergencia de otros aeródromos. La uniformidad facilita el entendimiento entre las distintas entidades que participan en el plan. Dentro de las administraciones suele ser frecuente la transferencia de personal de un aeródromo a otro. La uniformidad de los procedimientos de los respectivos planes contribuye a facilitar la integración en el plan por parte de los recién llegados.

2.2 Alcance

El plan debería comprender todas las emergencias posibles de ocurrir en el área de un aeródromo o sus proximidades.

2.3 **Operatividad**

El plan debe ser factible de ser llevado a cabo. El modo práctico de verificar la operatividad del plan es a través de la ejecución periódica de simulacros.

2.4 **Participación**

Participan en el plan todas las dependencias u organismos internos y externos al aeródromo que pueden contribuir a la finalidad de salvar vidas humanas.

2.5 **Flexibilidad**

El plan debería permitir la adaptación a las diferentes situaciones que se presentan en las emergencias. Por ejemplo, los recursos que se deben movilizar en el caso de una emergencia que involucre una aeronave transportando carga son distintos a los utilizados en el caso de una emergencia con aeronave que esté trasportando pasajeros.

2.6 **Interdependencia**

El plan debe estar interrelacionado con los otros planes y también con las otras agencias. Asimismo, debiera estar interrelacionado con el plan de desastres de la ciudad.

3. **ELEMENTOS BÁSICOS DE UN PLAN**

3.1 **Mando**

El mando se refiere a la condición de actuar con autoridad bien definida para mantener bajo control todas las múltiples actividades del plan. Todas las actividades durante la emergencia deben estar a cargo de una sola autoridad que es el **Coordinador del Plan**. Este debe desempeñar las funciones con total conocimiento y control de la situación y debe aceptar la responsabilidad. Al inicio de una emergencia el Coordinador del Plan puede ser la persona de mayor rango que interviene en la misma. El mando debiera ser ejercido por la persona previamente asignada en el Plan.

3.2 **Control**

El control significa el establecimiento de un procedimiento que coordina las actividades a ser desarrolladas por los participantes del plan, de tal suerte que estas se resuelvan sin duplicación de esfuerzos. Debido a su naturaleza, el plan requiere de un alto grado de coordinación entre las diferentes entidades que participan en el mismo. La coordinación de las actividades debería ser efectuada a través de una unidad central llamada **Centro de Operaciones de Emergencia - COE** y debiera ser una unidad instalada en una dependencia del aeródromo y que esté operativamente disponible durante todo el tiempo de operación del mismo. Las operaciones de respuesta a la emergencia deberían ser coordinadas a partir de un vehículo que constituiría la unidad móvil del COE.

3.3 **Comunicación**

La comunicación es esencial para ejercer el mando. El sistema de comunicaciones, que debiera estar instalado en el COE, representa la “central nerviosa del plan”. El concepto de comunicaciones en el contexto de una emergencia se refiere a la transmisión y recepción de informaciones sin retraso y sin confusión.

4. **COMO ORGANIZAR UN PLAN DE EMERGENCIA DE AERÓDROMO**

4.1 **Aspectos legales**

Se 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.

4.2 **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, es importante tener la información del movimiento de aeronaves de transporte de pasajeros que allí operan por tipo y la cantidad de personas que transportan. Se debe analizar el mes de mayor movimiento para determinar la aeronave crítica.

4.3 **Alcance del Plan**

Una vez conocida la composición del movimiento de aeronaves que utilizan el aeródromo, se deben definir los tipos de emergencia que pueden presentarse, debiendo considerar los factores tales como:

- Características físicas del aeródromo
- Características operacionales
- Aspectos ambientales
- Susceptibilidad a los desastres naturales

4.4 **Recursos necesarios**

Una vez definidos los tipos de emergencia y cantidad de posibles víctimas, habría que determinar los recursos necesarios para enfrentar estas emergencias.

4.5 **Inventario de los recursos existentes**

4.5.1 **En el aeródromo**

La persona responsable de elaborar el plan debería, mediante una visita a cada una de las dependencias del aeródromo, recolectar la información respecto a recursos humanos y materiales existentes y que podrían ser utilizados ante una eventual emergencia. Se debe tener en consideración los recursos disponibles, tanto en el horario normal de actividades administrativas del aeropuerto como fuera de este horario.

4.5.2 **En la ciudad**

- a) **Sistema hospitalario:** A través de la entidad sanitaria responsable del sistema de emergencias médicas, se debiera recabar información sobre la ubicación de los centros hospitalarios existentes, disponibilidad de recursos, vías de acceso, forma de contactarlos, etc.

- b) **Defensa Civil, Cruz Roja y Cuarteles de Bomberos:** El coordinador del plan debiera tomar contacto con cada uno de los representantes de estas instituciones, con el objeto de recolectar información sobre su estructura administrativa y operacional, los medios que podrían participar en el plan, que tipos de apoyo podrían proporcionar, etc.
- c) **Policía:** La actuación de la policía es muy importante ante una emergencia en el aeropuerto, ya que generalmente de ella depende el control del tránsito y de la multitud que generalmente se forma cerca del área de emergencia.
- d) **Fuerzas Armadas:** La integración de las Fuerzas Armadas al plan de emergencia del aeropuerto es importante, por cuanto cuentan con personal disciplinado que podría colaborar en la localización y rescate de víctimas, transporte de víctimas hacia los hospitales en ambulancias o helicópteros, suministro de equipos de primeros auxilios, etc.

4.6 **Desarrollo del Plan**

Una vez realizados los primeros contactos y conocidos los potenciales recursos disponibles en cada una de estas organizaciones, se podrán establecer los niveles de participación de cada una de ellas dentro del plan, conforme a los siguientes factores:

- Tipo de emergencia
- Tiempo de respuesta
- Centros hospitalarios más adecuados, según el tipo de atención requerida.
- Alternativas

Es importante que los participantes del plan conozcan anticipadamente lo que tienen que realizar en una emergencia y quién es el responsable, conforme a los principios básicos de un plan de emergencia (**mando, control y comunicaciones**).

4.7 **Cartas de Acuerdo**

Una vez definida la participación de cada una de las organizaciones que forman parte del plan, es necesario concertar los acuerdos pertinentes con cada una de ellas, mediante un documento escrito que debe ser previamente concensuado por ambas partes, en la que se establecerán 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.

4.8 **Elaboración del Plan**

Concertados los acuerdos con todas las organizaciones que forman parte del plan, se debe elaborar el documento del plan, estableciendo los mecanismos para su activación y las responsabilidades de cada una de las organizaciones participantes. El contenido del documento del plan puede variar según las características particulares de cada aeropuerto. No obstante lo anterior, existen algunas partes que son comunes a todos los planes de emergencia, las que se indican más adelante.

4.9 **Reunión con autoridades involucradas en el Plan**

Una vez elaborado el plan, se debiera concertar una reunión con las autoridades de cada una de las organizaciones involucradas para informarles en detalle la participación y responsabilidad de cada una de ellas ante cada tipo de emergencia.

4.10 **Aprobación del Plan**

Una vez revisado el documento del plan, habiéndole efectuado todas las correcciones requeridas por las organizaciones participantes, se enviará a la autoridad para su aprobación

4.11 **Simulacro del Plan**

Con el fin de verificar la eficiencia y efectividad del plan, debiera planificarse la ejecución de simulacros a escala general y simulacros parciales, definiendo su periodicidad, de acuerdo a las recomendaciones de la OACI:

- a) Ejecución de prácticas completas del plan de emergencia a intervalos que no excedan los dos años;
- b) Ejecución de prácticas parciales en el año siguiente a la práctica completa del plan de emergencia del aeropuerto, con el objeto de verificar que se han corregido las deficiencias observadas durante la práctica completa.

Los simulacros deben realizarse de día, en condiciones de crepúsculo y por la noche, y, además, en diversas condiciones meteorológicas y de visibilidad.

La finalidad de un simulacro de emergencia en el aeropuerto es asegurarse que son adecuados los siguientes elementos:

- a) La respuesta de todo el personal involucrado;
- b) Los planes y procedimientos de emergencia; y
- c) El equipo y las comunicaciones de emergencia.

En la fase de planificación de un ejercicio o simulacro se deberán definir previamente el alcance y los objetivos del mismo y, además, establecer un sistema de evaluación en el que se incluirán el análisis de los problemas detectados durante el desarrollo del ejercicio o simulacro y las correcciones de las que debe ser objeto para su optimización.

OBJETIVOS DEL SIMULACRO

a) OBJETIVO GENERAL

Evidenciar y efectuar una homologación de los Planes de Emergencia del Aeropuerto / Aeródromo de las diferentes Unidades del país, con respecto a los procedimientos Operativos que las Compañías Aéreas aplican en estas Unidades Aeroportuarias, a fin de lograr la máxima coordinación y continuidad en las acciones frente a una situación de accidente aéreo.

b) OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1.- Verificar la aplicación coordinada de los Procedimientos de actuación contemplados en el Plan de Emergencia local, respecto de la organización interna.
- 2.- Evaluar cuantitativa y cualitativamente la participación de los organismos de apoyo externo, como los recursos de los mismos.
- 3.- Verificar tiempo de configuración del COE y del Puesto de Mando Móvil (PMM), además de comprobar la asistencia de los respectivos Jefes de los Servicios o quienes los reemplacen.
- 4.- Evaluar los factores funcionales de: **MANDO** (Autoridad Líder) **COORDINACION** (Participación servicios de apoyo extrainstitucionales y de gobierno regional) **COMUNICACIÓN** (Flujo de información).
- 5.- Verificar la continuidad de las acciones por parte de la Compañía Aérea que complementan secuencialmente el quehacer desarrollado en el Área de Operaciones (salvamento, rescate y evacuación de heridos e ilesos): área de Triage con sus zonas de clasificación de urgencias, cuidados médicos y transporte, habilitación de las salas de atención a ilesos, de familiares, prensa y morgue temporal.
- 6.- Verificar la coordinación existente en los aspectos comunicacionales del evento: Boletín de prensa y contenido de los mismos.

5. CONTENIDOS MÍNIMOS DE UN PLAN DE EMERGENCIA

El contenido del documento del plan puede variar según las características específicas de cada aeropuerto. No obstante lo anterior, existen algunas partes que son comunes y debieran estar considerados en todos los planes, las que se indican a continuación:

5.1 **Introducción:** En esta parte se señala en forma resumida que comprende el plan, el objetivo del plan, quién ejerce el mando y la coordinación en todas las acciones previstas en el plan y las disposiciones legales que lo sustentan.

5.2 **Definiciones:** Se debe señalar el significado que tienen los términos y expresiones utilizados en plan, él que se debe ajustar a aquellos establecidos en la normativa vigente en cada país.

5.3 **Alcance del plan:** Se indicarán los diferentes tipos de emergencia que pueden presentarse en el aeropuerto y sus inmediaciones:

a) Emergencias que involucran aeronaves:

- Accidente de aviación dentro del aeródromo
- Accidente de aviación fuera del aeródromo
- Incidente de aeronaves en vuelo
- Incidente de aeronaves en tierra
- Sabotaje y/o amenaza de bomba
- Apoderamiento ilícito

b) Emergencias que no involucran aeronaves:

- Sabotaje y/o amenaza de bomba a instalaciones o servicios aeroportuarios
- Desastres naturales
- Incendios estructurales, pastizales y vehiculares
- Rescate vehicular, en altura y espacios confinados
- Mercancías peligrosas
- Catástrofes naturales
- Otras

5.4 **Jurisdicción:** En esta parte del plan se deben establecer los límites del área de actuación bajo responsabilidad del aeropuerto, señalando la entidad responsable de aquellos accidentes e incidentes que ocurran fuera del área de jurisdicción.

5.5 **Organización:** En relación a la estructura funcional del plan, se debe establecer claramente quién tendrá el mando de las operaciones en forma inicial, dentro del aeropuerto y su área de jurisdicción, y los criterios para ser transferido a personas de mayor responsabilidad, en la medida en que se hagan presentes. Además, se debe incorporar el organigrama del plan.

5.6 **Fases de Alerta:** Para las emergencias que involucran incidentes o accidentes de aviación, se deben establecer las siguientes alertas en el aeropuerto:

- **Alerta I:** Cuando se conoce que una aeronave en vuelo se encuentra con *dificultades controladas*. Los servicios SEI y la Unidad Médica del Aeropuerto (UMA) permanecen en condición de alerta hasta nuevo aviso.
- **Alerta II:** Cuando se conoce que una aeronave en vuelo se encuentra en dificultades lo suficientemente serias para admitir que la vida de sus ocupantes se encuentran en peligro. En tal condición los vehículos del SEI y de la UMA se quedarán posicionados a lo largo de la pista designada y se notificará a las agencias participantes en el Plan, quedándose estas en condición de alerta hasta nuevo aviso.
- **Alerta III:** Cuando se verifica la situación de desastre, fuego o eminencia de desastre. Los servicios SEI y UMA entrarán en acción inmediatamente y se iniciarán las acciones previstas en el Plan de Emergencia.

Las condiciones de Alerta I y Alerta II requerirán de un nuevo aviso, ya sea para pasar a una nueva condición de alerta o para retornar a las condiciones normales de operación.

5.7 **Cadenas de Notificación:** La notificación de la emergencia será filtrada y canalizada por las dependencias apropiadas, las cuales tipificarán la situación de emergencia y accionarán el sistema de alerta y notificación a los servicios participantes en el plan, de acuerdo al tipo de emergencia y a la cantidad de víctimas involucradas. Al recibir la información, se solicitarán los siguientes datos:

- Tipo de aeronave o dependencia del aeropuerto;
- Naturaleza de la emergencia;
- Lugar de la emergencia;
- Número de personas afectadas por la emergencia; y
- Cantidad de combustible u otro material peligroso.

5.8 **Nivel de participación de los organismos de apoyo:** La cantidad de los recursos involucrados en la activación del plan de emergencia será proporcional a la cantidad de víctimas en la emergencia.

5.9 **Escenario de las operaciones:** Durante las operaciones de salvamento y rescate de las víctimas, en los casos de accidentes de aviación, se establecerán las siguientes zonas:

- a) Zona de acopio de víctimas
- b) Zona de triage
- c) Zona de socorros médicos
- d) Zona de transporte

5.10 **COE – PMM:** Se debe señalar la ubicación del Centro de Operaciones de Emergencia (COE) dentro del aeropuerto, cual es la autoridad responsable, quienes lo integran, los sistemas de comunicaciones disponibles, etc. En relación al Puesto de Mando Móvil (PMM), indicar sus características, quienes lo conforman y la autoridad responsable del mismo, sistemas de comunicaciones, etc.

5.11 **Procedimientos:** En esta parte del plan se deben establecer en forma clara y concisa, las funciones y responsabilidades de cada uno de las organizaciones participantes, según el tipo de emergencia. Se sugiere el uso de cartillas de actuación para cada entidad involucrada por cada tipo de emergencia:

- Torre de control
- Centro de Operaciones de Emergencia
- Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios
- Servicio de Seguridad de Aviación
- Administración del Aeropuerto
- Servicios Médicos
- Cuerpo de Bomberos
- Policía
- Migraciones
- Servicio de Aduanas
- Servicio de Correos
- Explotador de la aeronave
- Cruz Roja
- Defensa Civil
- Relaciones Públicas
- Clero
- Oficina Meteorológica
- Investigador de Accidentes

5.12 **Mapa Reticular:** El plan debe contener un mapa reticular o cuadrículado, según muestra, en el cual se indique la ubicación de los puntos de cita o encuentro, las zonas de concentración, los puntos de suministro de agua (grifos), los límites del aeropuerto, los cercos que no son limítrofes y las vías de acceso al aeropuerto. Este mapa debería estar disponible en tamaño grande en el COE y Cuartel SEI; y debiera disponerse de copias en tamaño menor en la torre de control, cuartel de bomberos, vehículos de salvamento y extinción de incendios, PMM, vehículos de apoyo y en aquellas dependencias implicadas en el plan.

5.13 **Recursos:** El plan debe contener una lista actualizada de personal y las organizaciones participantes del plan; asimismo, debe considerar un inventario o listado actualizado de los recursos materiales disponibles para ser utilizados en casos de emergencia.

5.14 **Red de Comunicaciones:** Se deben señalar los medios de comunicación a ser utilizados durante la emergencia, como por ejemplo: teléfonos fijos, teléfonos móviles, red AFTN, FAX, citófonos internos, transeceptores AM y FM portátiles y fijos, etc.; con su correspondiente identificación de número, frecuencia o banda.

5.15 **Cartas de Acuerdo:** En esta parte se debe detallar la relación actualizada de las Cartas de Acuerdo vigentes con los organismos de apoyo mutuo, sin necesidad de incluirlas.

5.16 **Formatos:** Con el objeto de que el documento del plan sea fácil de entender y aplicar para todas las organizaciones participantes, se debieran establecer formularios y/o cartillas de actuación, en las cuales se señalen las actuaciones o funciones de cada una de ellas por cada tipo de emergencia que pudiera presentarse en el aeropuerto, según la fase de alerta correspondiente. (Véase **Adjuntos A y B**).

5.17 **Post-Emergencia:** Se deben establecer los procedimientos o actuaciones que se aplicarán después de superada la emergencia con respecto a los siguientes tópicos:

- a) Atención Médica.
- b) Atención Psicológica.
- c) Condiciones Operacionales Regulares.

5.18 **Aeronaves Inutilizadas:** Se debe indicar si existe un plan de retiro de aeronaves inutilizadas, agregando las tareas y responsabilidades de cada una de las entidades participantes, como asimismo los medios disponibles para el traslado de una aeronave, tanto a nivel del aeropuerto como a nivel externo. (bolsas de aire, compresores, grúas, etc.).

5.19 **Ejercicios y Simulacros:** Se debe dejar consignado la periodicidad de los ejercicios y simulacros generales y parciales del plan, de acuerdo a las disposiciones de cada Estado.

5.20 **Actualización:** La administración del plan de emergencia es de exclusiva responsabilidad del administrador de aeropuerto, quién deberá nombrar una persona responsable de revisar periódicamente el plan, con el objeto de mantenerlo actualizado mediante las enmiendas pertinentes. Las enmiendas y fechas de actualización deben quedar registradas en la hoja correspondiente, con el nombre y la firma de la persona responsable.

5.21 **Sistema de Evaluación:** Una forma práctica de evaluar un plan de emergencia es a través de ejercicios o simulacros donde se ensaya y se aplica el plan, a través de la medición de objetivos específicos con el propósito de comprobar la coordinación de la autoridad aeroportuaria con las demás organizaciones contempladas en dicho plan. Objetivamente se busca verificar la continuidad de las acciones frente a un desastre aéreo, derivadas de las decisiones destinadas a integrar en una gestión común a todos los organismos involucrados. Esta verificación se lleva a cabo mediante los respectivos Procedimientos Operativos de Emergencia local, en concordancia con la, Normativa Nacional y de la OACI, basándose principalmente en los aspectos deficitarios detectados después de la práctica del último simulacro del plan. Esto permitirá asegurarse que cada una de las entidades involucradas en el plan reaccionan de acuerdo a lo esperado y se cumplan cada una de las partes del Plan de Emergencia. A modo de ejemplo, como referencia, se adjuntan Pautas de Evaluación (véase **Adjuntos C y D**).

5.22 **Mejoramiento Continuo:** La mejora continua del plan se evidenciará mediante el resultado de los ejercicios o simulacros que se practiquen. La idea es efectuar una retroalimentación con los resultados de la evaluación del ejercicio o simulacro, con el propósito de ir corrigiendo todas las observaciones o deficiencias que se reflejen durante la actuación de cada uno de los organismos que participan en el plan.

6. EMERGENCIAS EN TERRENOS DIFÍCILES

6.1 El Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 1 “Salvamento y Extinción de Incendios”, en el Capítulo 13 Operaciones de salvamento en parajes difíciles, en el punto 13.1 Generalidades, señala que la administración del aeropuerto deberá disponer de procedimientos y equipos especiales para hacer frente a los accidentes que ocurran en estos parajes, no siendo necesario que este equipamiento se encuentre localizado en el aeropuerto ni que tampoco tenga que proporcionarlos si existen y están disponibles inmediatamente como parte del Plan de Emergencias.

6.2 Los tipos de terrenos difíciles donde quizás se necesite equipo especial, son:

- a) El mar y otras extensiones considerables de agua adyacente al aeropuerto.
- b) Los pantanos, manglares o superficies similares.
- c) Estuarios de los ríos con mareas.
- d) Las zonas montañosas.
- e) Las zonas desérticas.
- f) Los lugares donde se producen nevadas de temporadas considerables.

6.3 En todos los casos anteriores el equipo básico debiera comprender:

1. Equipos de comunicaciones, que incluyan equipos de señales visuales;
2. Ayuda para la navegación;
3. Botiquín médico de primeros auxilios;
4. Equipo salvavidas, incluyendo chalecos salvavidas, tiendas de campaña, mantas impermeables y agua potable;
5. Equipo de iluminación;
6. Cuerdas, ganchos para lanchas, megáfonos, herramientas.

6.4 La autoridad aeronáutica debe definir el radio de acción operativo del Servicio SEI, teniendo en cuenta la disponibilidad de equipo para acceder en el lugar de la emergencia.

6.5 El objetivo del Servicio SEI en estos parajes difíciles, al igual que en cualquier otro, es el salvamento de los sobrevivientes y no necesariamente la extinción de incendios, debido al aumento de los tiempos de respuesta de los vehículos propios del aeropuerto.

6.6 Se deben mantener actualizado los Mapas Cuadriculados con indicación específica de este tipo de terrenos.

6.7 Se deberán considerar Cartas de Acuerdo debidamente probadas para hacer frente a los accidentes en estos terrenos o parajes difíciles.

6.8 De darse un accidente en áreas pantanosas fuera del aeropuerto, se debe proceder con vehículos adecuados, mientras el resto permanece en la estación para brindar protección a las operaciones del aeropuerto.

6.9 Si el área pantanosa donde se produce el accidente está dentro del aeropuerto y este no es muy extenso (corta distancia), se pueden utilizar los vehículos SEI extendiendo las líneas de mangueras con proporcionadores.

6.10 Si no es posible, por la distancia y/o lo difícil del terreno, llegar con los vehículos y equipos del Servicio SEI, lo que se activa de inmediato es el Plan de Emergencia que debe incluir las emergencias en terrenos difíciles y se pide ayuda aérea, y conjuntamente con el servicio aéreo nacional se procede al área del accidente. En estos terrenos debe operar personal que cuente con cursos de deslizamiento vertical en helicóptero. La mayoría de la veces este personal realiza la primera evaluación en la escena del accidente.

ADJUNTO A**EJEMPLO DE UNA CARTILLA DE ACTUACIÓN**

EMERGENCIA : Accidentes de aeronaves
DEPENDENCIA : Jefatura del Aeropuerto (COE)
RESPONSABLE : Jefe del Aeropuerto.

MISIÓN**DIRIGIR Y CONTROLAR LA EJECUCIÓN TOTAL O PARCIAL DEL PLAN DE EMERGENCIA.****TAREAS:**

1. El COE llevará un control de la cantidad y ubicación de los pasajeros y tripulación
2. El responsable del COE resguardara la documentación operacional del vuelo
3. El responsable del COE realizara coordinaciones (de no estar presente), con el fiscal de aviación para:
 - La identificación de los pasajeros
 - Informar el estado de salud posible ubicación de la tripulación
 - Instrucciones sobre el movimiento de la aeronave, Plan RAI (Recuperación de Aeronaves Inutilizadas)

ADJUNTO B**EJEMPLO DE OTRA CARTILLA DE ACTUACIÓN**

EMERGENCIA : Accidente de Aeronaves
DEPENDENCIA : Compañías Aéreas.
RESPONSABLE : Representante en el Aeropuerto.

MISIÓN

PRESTAR LA MÁXIMA ASISTENCIA A LOS PASAJEROS Y COLABORAR CON EL COE. EN LA SOLUCIÓN DE LA EMERGENCIA.

TAREAS:**En FASE II**

El responsable de la operación de la línea aérea debe reunirse con el Jefe de Aeropuerto o quien lo reemplace en el punto de encuentro previamente acordado.

En FASE III

El representante en el COE debe cumplir las siguientes funciones:

1. Entregar Información del Vuelo

- Total Almas Abordo
- Atenciones Especiales
- NOTOC

2. Asistencia

- Disponer de personal en los lugares habilitados para la atención de:
 - Pasajeros Ilesos
 - Familiares
 - Tripulantes
 - Prensa
 - Hospital de Campaña (Solo si es habilitado)

Entregar Informes periódicos sobre la situación de los lugares habilitados al responsable del COE.

3. Manejo Comunicacional.

- Preparar en forma conjunta con el responsable del Centro de Operación de Emergencia (COE) el primer comunicado.
- Entregar al responsable del COE los comunicados emitidos por la compañía.

4. Entregar Duplicado de la documentación operacional del vuelo al responsable del COE
5. Coordinar en el COE (Fiscal de Aviación) el traslado de la tripulación ilesa hasta un centro hospitalario y posteriormente a un hotel.
6. Coordinar con Policía de Investigaciones la entrega de información necesaria para la aclaración de la identidad de los pasajeros.
7. Coordinar en el COE la remoción de la aeronave.

El representante de la compañía en el Puesto mando móvil debe:

1. Informar al Jefe de Operaciones de Emergencia, solo en el caso de existir:
 - Detalles de NOTOC
 - Tipo de atenciones especiales.
2. Proporcionar cartas de corte del avión.
3. Coordinar con el Jefe de Operaciones de Emergencia el pronto y expedito traslado de los pasajeros ilesos hasta el lugar habilitado.
4. Poner a disposición del PMM un mecánico de la compañía, para asesorar las maniobras realizadas sobre el avión accidentado.

Nota:

1. Toda situación que afecte la operación de la compañía en la emergencia debe ser coordinada con el Jefe o Responsable del COE.
2. Todos los documentos deben ser entregados sólo en el COE.

ADJUNTO C

EJEMPLO DE UNA PAUTA DE EVALUACIÓN

FASE DE PLANIFICACIÓN

- **Planificación**
 - Reunión con los organismos participantes
 - Revisión Cartillas y aprobación de las cartillas de actuación.
 - Revisión y análisis de procedimientos de:
 - Respuesta a la Emergencia Línea Aérea.
 - Asistencia a pasajeros
 - Respuesta Comunicacional
 - Asignación de Roles del Representante en el COE y PMM.
 - Activación Organismos participantes
 - Asignación de dependencias de apoyo a la Respuesta de Emergencia
 - Centro Operaciones de Emergencia
 - Sala de Ilesos
 - Sala de Familiares
 - Tripulación
 - Prensa
 - Confección del Primer comunicado de prensa.
 - Coordinación con fiscalía de aviación
 - Registros de las actividades.
- **Escenario**
 - Preparación de lista de voluntarios.
 - Charla previa con voluntarios sobre roles a desarrollar.
 - Revisión de situaciones especiales, objetivos y alcances.
 - Programación y ajuste del cronograma del ejercicio.
 - Revisión de integrantes del Centro de Operaciones de Emergencia.
- **Definición de fraseología de información y responsable de ejecución**
 - A las personas ajenas al ejercicio presente en el aeropuerto.
 - A los medios de prensa y opinión pública

FASE DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA

- Recepción de los informes de los organismos participantes
- Análisis e implementación de mejoras
- Informe final del ejercicio.

FASE DE EJECUCIÓN

- Entrega de lista final y validada de voluntarios a Línea Aérea dentro de plazo establecido (60 minutos antes del inicio del ejercicio).
- Cumplimiento flujo de activación.
- Habilitación de los puntos de encuentro.

- Habilitación de dependencias de Apoyo a la emergencia.
 - Centro Operaciones de Emergencia
 - Mesa (6 posiciones mínimas)
 - Asignación de posición de los representantes de los organismos participantes.
 - Disponibilidad de línea telefónica
 - Acceso Controlado
 - Disponibilidad de estacionamiento
 - Sala de Ilesos
 - Sala de Familiares
 - Tripulación
 - Prensa
- Elaboración del Primer comunicado de prensa en coordinación con la línea aérea.
- Aseguramiento de la documentación operacional del Vuelo.
- Control sobre estado y ubicación de los pasajeros.

ADJUNTO D**INDICADORES DE PERFORMANCES DE UN PLAN DE EMERGENCIA DE AEROPUERTO.****AEROPUERTO:****NOMBRE DEL EVALUADOR:****CARGO:****FECHA:****VISTO BUENO (JEFE DEL AEROPUERTO):****EVALUACION ESPECÍFICA DE UN EJERCICIO O SIMULACRO**

Funcionamiento de la Cartilla (Tabla): La implementación de esta cartilla que contiene una tabla permite verificar diferentes aspectos relacionados con la planificación de emergencia de un aeropuerto. La cartilla consta de cuatro (4) columnas, cuya tabla se llena de la siguiente manera:

- 1ª columna.-** Se anotan las “Tareas o Aspectos” a verificar y evaluar.
- 2ª columna.-** De acuerdo al criterio del Inspector o Veedor y a las evidencias obtenidas en terreno, de indica si la tarea fue ejecutada en forma Completa o Parcial.
- 3ª columna.-** De acuerdo a la importancia o relevancia de la tarea se asigna previamente un porcentaje máximo a alcanzar en cada tarea, de tal manera que la suma total de esta columna, es decir, la suma vertical de los porcentajes asignados a cada tarea a verificar o evaluar da como resultado el 100%.
- 4ª columna.-** Corresponde al porcentaje obtenido en cada tarea por los ejecutores en el ejercicio o simulacro, es decir, basándose en el nivel de cumplimiento, el inspector o veedor asignará cero por ciento (0%) si no fue ejecutada la tarea, hasta un máximo igual al señalado en la 3ª columna.

CARTILLA

	NIVEL DE CUMPLIMIENTO (COMPLETO/ PARCIAL)	% MAXIMO	% OBTENIDO
--	---	-------------	---------------

1. OBJETIVO: Verificar la aplicación coordinada de los Procedimientos de actuación contemplados en el Plan de Emergencia local, respecto de la organización interna.

1.1	El personal aeronáutico conoce y aplica correctamente la cartilla de actuación.		3	
1.2	El personal aeronáutico se dirige a los lugares indicados en la correspondiente Cartilla de Actuación.		3	
1.3	Los Servicios de Apoyo conocen y aplican la cartilla de actuación, reaccionan en forma rápida dirigiéndose a los puntos de reunión.		4	
1.4	El personal de la compañía aérea conoce y aplica la cartilla de actuación, reaccionan en forma rápida dirigiéndose a los puntos de reunión.		4	

2. OBJETIVO: Evaluar cuantitativa y cualitativamente la participación de los organismos de apoyo externo, como los recursos de los mismos.

2.1	Al activarse la alarma se presentan la totalidad de los Jefes de los Servicios de Apoyos Internos/ Externos listados en el COE. (lugar de reunión).		4	
2.2	Al activarse la alarma se presentan la totalidad de los Jefes operativos de los Servicios de Apoyos Internos/ Externos listados en el PMM (lugar del accidente)		4	
2.3	Se informa oportunamente a los Servicios de Apoyo Externos.		4	

2.4	Concurren al lugar predeterminado los vehículos, personal y equipos comprometidos.		4	
2.5	Las Jefaturas de los servicios de apoyo externos participan activamente en el COE, PMM.		4	

3. OBJETIVO: Verificar tiempo de configuración de: COE / PMM, además de comprobar la asistencia de los respectivos Jefes de los Servicios o quienes los reemplacen.-

3.1	El COE se activa en los primeros cinco minutos por el Jefe del Ap./Ad. o Subrogante, se reúne con los integrantes y realiza un briefing.		4	
3.2	En el COE se realiza interacción para satisfacer las necesidades derivadas de la emergencia.		3	
3.3	En las jefaturas presentes existe el poder de resolución y toma de decisiones.		3	
3.4	El PMM se activa en los primeros cinco minutos por el Jefe operativo SSEI o Jefe de Grupo, en el lugar del accidente con los jefes de Apoyo exterior.		4	

4. OBJETIVO: Medir los factores funcionales de: MANDO (Autoridad Líder) COORDINACION (Participación servicios de apoyo extrainstitucionales y de gobierno regional) COMUNICACIÓN (Flujo de información, aparatos móviles y fijos).

4.1	Se identifica claramente al mando en el COE y PMM.		4	
4.2	Los distintos organismos de apoyo externos participan en forma coordinada		4	
4.3	Existe una respuesta adecuada ante cada solicitud		3	
4.4	El flujo comunicacional es ordenado		3	

4.5	Las frecuencias se saturan ante la gran cantidad de tráfico comunicacional		3	
4.6	Los equipos de comunicaciones son los suficientes como también las frecuencias		3	

5. **OBJETIVO:** Verificar la continuidad de las acciones por parte de la Compañía Aérea que complementan secuencialmente el quehacer desarrollado en:

5.1	El personal aeronáutico apoya en traslado de heridos en camillas		3	
5.2	Concurren al lugar con camillas u otro equipo para apoyar el traslado de heridos.		3	
5.3	El personal de línea aérea apoya en traslado de heridos en camillas.		3	
5.4	Reconocen las etiquetas de prioridad para el traslado de víctimas		3	
5.5	El personal de la compañía aérea se constituye en cada área según PLE: sala de pasajeros ilesos, familiares , etc.		4	
5.6	Personal técnico de la compañía aérea (mecánico) apoya al PMM, COE.		3	

6. **OBJETIVO:** Verificar la coordinación existente en los aspectos comunicacionales del evento: Boletín de prensa.

6.1	Participación del encargado de Relaciones Públicas del Aeropuerto.		3	
6.2	Participación del encargado de Relaciones Públicas de la Empresa Aérea.		3	
6.3	Planifican y preparan respuestas para familiares, prensa, coordinado por el Jefe del Ap./Ad. (COE).		3	

6.4	Preparan comunicados de prensa para dar a conocer la emergencia a la comunidad y familiares.		4	
-----	--	--	---	--

Total %

100	
-----	--

METODOLOGÍA DE EVALUACION:

- 1.- En caso de ser Parcial la evaluación, deberá indicar los motivos identificando cada ítem.
- 2.- Cuando el nivel de cumplimiento sea **“Completo”**, se le asignará el puntaje máximo expresado en la columna % máx. Anotándose en la columna correspondiente de % obtenido.
- 3.- Cuando el nivel de cumplimiento sea **“Parcial”**, el porcentaje obtenido deberá ser degradado proporcionalmente en relación con el puntaje máximo expresado en la columna correspondiente, pudiendo inclusive obtener 0%.

PARTE II

GUÍA REFERENCIAL PARA IMPLEMENTACIÓN DE CENTROS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA Y PUESTOS DE MANDO MÓVIL

1. GENERALIDADES

1.1. En el Anexo 14 al Convenio de Chicago se establece como norma que deberán 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. En una recomendación de dicho Anexo figura un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) fijo y un puesto de mando móvil, para proporcionar coordinación en dichos casos.

1.2. La experiencia ha demostrado que un COE bien equipado y que funcione correctamente durante las 24 horas (o durante el período en que el aeropuerto esté en funcionamiento), es indispensable para hacer frente a las diferentes emergencias que se presenten en un aeropuerto, tales como accidentes de aeronaves, incendios estructurales en el aeropuerto, actos de interferencia ilícita, amenazas de bomba contra aeronaves o las instalaciones y servicios de la aviación, actos de sabotaje o terrorismo, etc.

1.3. Un COE en un aeropuerto proporcionará un centro de coordinación para todos los interesados en una situación de emergencia, a fin de que actúen juntos, de concertación y sin dificultades. Si bien todos los COE deben estar equipados según un inventario mínimo básico, la calidad y el grado de avance tecnológico de cada elemento deberán estar en relación directa con el tamaño del aeropuerto y sus operaciones.

1.4. El propósito de estas orientaciones es proporcionar una lista general de los criterios a que debe responder un COE que presta amplios servicios a un gran aeropuerto internacional, e incluye muchos elementos que pueden considerarse opcionales o innecesarios en aeropuertos más pequeños.

1.5. Todo aeropuerto debería contar con un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) fijo y un Puesto Móvil de Mando (PMM), para utilizarlos durante una emergencia.

1.6. El Centro de Operaciones de Emergencia debería formar parte de las instalaciones y servicios de un aeropuerto y debería ser responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.

1.7. Las características principales de esta dependencia son:

- a) emplazamiento fijo;
- b) en los accidentes e incidentes de aeronaves actúa en apoyo del jefe de operaciones que normalmente se encuentra en el puesto móvil de mando;
- c) en caso de apoderamiento ilícito de aeronaves y de amenazas de bombas, es el centro de mando, de coordinación y de comunicaciones; y
- d) está disponible para entrar en funciones las 24 horas del día.

1.8. La autoridad del aeropuerto debe asumir la responsabilidad de designar a la persona que desde el puesto de mando haya de dirigir todas las operaciones.

1.9. Debería disponerse en cada aeropuerto de un lugar fijo para el Centro de Operaciones de Emergencia. En algunas situaciones de emergencia será necesario contar con un puesto móvil de mando que normalmente esté bajo la dirección del jefe de operaciones designado por la autoridad del aeropuerto.

1.10. El Centro de Operaciones de Emergencia debería contar con el equipo y personal necesarios para comunicarse con los organismos adecuados, implicados en la emergencia, comprendido el puesto móvil de mando cuando éste ejerza sus funciones.

1.11. Debería verificarse diariamente que los dispositivos de comunicaciones y electrónicos del COE funcionan normalmente.

1.12. Siempre que se constituya el COE deben estar disponibles las cartillas de actuación validadas de cada organismo participante y presente en el lugar.

1.13. En el Plan de Emergencia se debe establecer el lugar físico donde se constituirá el COE, con las siguientes condiciones mínimas:

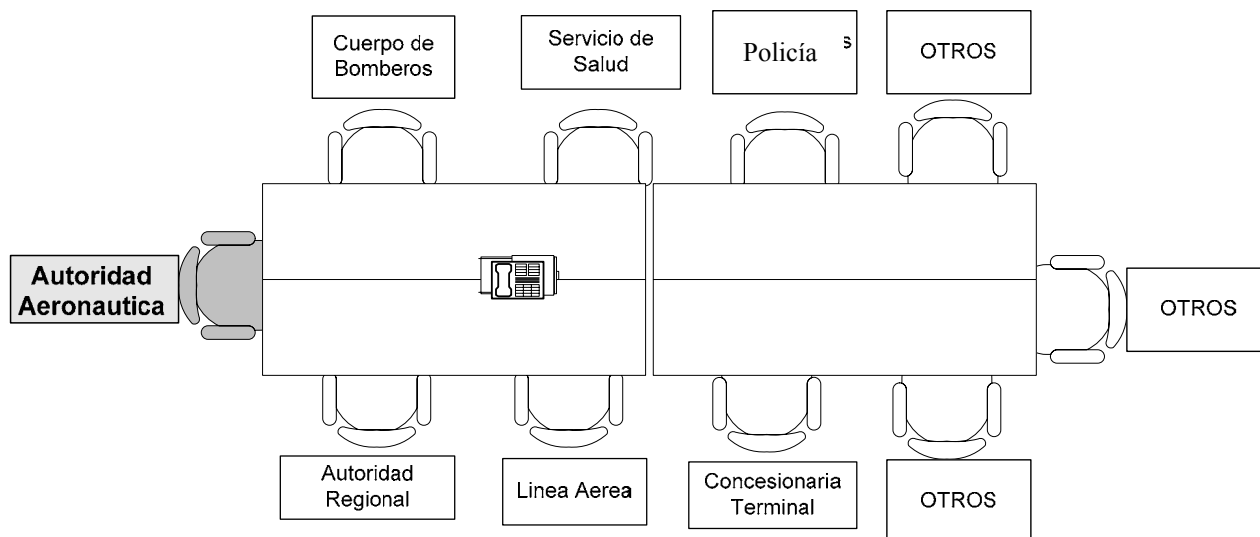
- a) El COE se dará por constituido con la presencia del Jefe del Aeropuerto o quien lo subrogue, el Jefe SSEI o quien lo subrogue, el representante del concesionario del aeropuerto (cuando corresponda), representante de la Empresa Aérea afectada si corresponde y los representantes de los organismos de apoyo.
- b) La dependencia debe tener acceso controlado.
- c) La dependencia debe estar señalizada la ubicación de esta y tener disponibilidad para estacionamiento de vehículos de los integrantes del COE.
- d) Debiera disponer de una mesa con al menos 6 posiciones de trabajo.
- e) Al menos una línea telefónica, que pueda quedar de uso exclusivo del COE mientras dure la emergencia.

1.14. Sólo podrán participar en el COE y PMM representantes de los organismos de apoyo que conozcan los procedimientos y flujos de información establecidos en el Plan de Emergencia, con el siguiente perfil para su actuación:

- COE : Nivel de toma decisiones y conocimiento del Plan de respuesta de su Organización
- PMM : Nivel de mando operativo.

1.15. Para identificar fácil e inequívocamente al jefe de operaciones del aeropuerto, este debería llevar un casco de color naranja internacional e indumentaria claramente visible del mismo color, por ejemplo, un chaleco o chaqueta con un letrero reflectante, en el pecho y en la espalda, con las palabras “ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO”.

1.16. El COE (Centro de Operaciones de Emergencias), debe estar compuesto como mínimo por las siguientes organizaciones:



Es importante establecer y recordar que la autoridad aeronáutica es la única entidad que puede integrar nuevos organismos al comité.

1.17. Cada representante se guiará de acuerdo a su cartilla de actuación y se apoyará con los asesores que estime conveniente para la solicitud de información y documentación.

2. EMPLAZAMIENTO

2.1. Idealmente, el COE debería estar sobre ambos lados de la barrera entre la parte aeronáutica y la parte pública. Este lugar permitiría que las instalaciones estén en una parte aeronáutica controlada conservando al mismo tiempo un acceso relativamente fácil para el personal y el equipo de las entidades de apoyo ajenas al aeropuerto. Debería contar con un espacio físico fijo y preferentemente de dedicación exclusiva, de ser posible con vista al área de movimiento.

2.2. El acceso a las vías de entrada a la instalación y la instalación misma debería ser estrictamente controlado desde la parte pública hacia la parte aeronáutica para asegurar que sólo se permite entrar al personal autorizado y el equipo necesario para hacer frente a una emergencia importante. Los integrantes del COE deberían tener las condiciones de fácil acceso con la posibilidad de contar con rutas alternas.

2.3. El acceso en vehículos al COE debe ser posible para permitir el transporte de personal y equipo cuando sea necesario.

2.4. Deberían proporcionarse áreas de estacionamiento controladas, tanto en la parte aeronáutica como en la parte pública y muy cerca del COE, para los vehículos de los servicios de apoyo (incendios, aprovisionamiento, servicios médicos, etc.) y el (los) vehículo(s) del puesto de mando móvil del COE.

3. DISEÑO

3.1. El COE debería estar diseñado de manera que cobije bajo el mismo techo, en una única área controlada, todos los elementos necesarios, para hacer frente a una emergencia.

3.2. Dentro de dicha área controlada, los distintos elementos que comprende el equipo de dirección pueden subdividirse con sus propios niveles de control de acceso que hayan sido impuestos.

3.3. Teniendo esto presente, se recomienda que se constituyan cada una de las siguientes facetas:

- a) **Centro de mando.** Este es fundamentalmente el centro neurálgico de la instalación y albergará el elemento de dirección y mando de las medidas para hacer frente a la situación. La mayoría de los equipos de comunicaciones estarán instalados en este lugar y solamente se permitirá el acceso a un número limitado de miembros del personal. Deberán llevarse a cabo funciones específicas de control de acceso. El centro de mando es la sala más importante de la instalación, por lo que su diseño exige especial cuidado y atención. Proporciona un punto central donde las personal al mando dentro del accidente pueden recibir todos los datos necesarios para poder formular planes, adoptar decisiones y transmitir instrucciones a los órganos de ejecución, rápida y eficientemente, esta sala debería mantenerse lo más silenciosa posible, utilizando material para absorber ruidos en los pisos, las paredes y los cielos rasos, y debería tener un sistema de iluminación y ventilación con sistemas de control independientemente a fin de proporcionar un ambiente calmo controlado que facilite la reflexión y el proceso de toma de decisiones. El tamaño del Centro de Mando va a depender del número de personas que integran el COE en relación al Plan de Emergencia del Aeropuerto (titulares o alternos), teniendo en cuenta el tiempo de operación que podría operar. En la medida de lo posible el diseño del centro de mando debería ser en forma de consolas con equipos, y que los diferentes organismos participantes tengan sus propias consolas, el elemento de mando debería estar ligeramente separado, aunque no aislado, y en un nivel del piso más elevado que el resto del centro. A fin de mantener los bajos niveles de ruido, el funcionamiento del equipo de vigilancia y comunicaciones debería tener auriculares individuales y no altavoces.
- b) **Sala de negociaciones.** Para el equipo de negociación de rehenes (HNT) es necesaria una instalación separada, pero inmediatamente adyacente al centro de mando y con un lugar de acceso entre ambos. Esta sala debería satisfacer las necesidades básicas de los negociadores en materia de equipo de comunicaciones (externas e internas) capacidad del Circuito Cerrado de Televisión (CCTV), equipo de medición de tiempo y registro (con una instalación para reproducir) y asientos confortables. La sala debería estar bien equipada y poder funcionar con un mínimo de cuatro personas que formarían el HNT: El verdadero negociador, el asistente/apuntador del negociador, un psiquiatra y el líder del HNT.
- c) **Sala de información.** Una instalación separada para proporcionar informes periódicos sobre la situación al personal que llega y los servicios de apoyo logístico, así como a los organismos especializados llamados para prestar asistencia.
- d) **Sala de comunicaciones.** Esta sala es necesaria para el personal y el equipo que, aunque no está directamente relacionado con el proceso de toma de decisiones que se desarrolla en el centro de mando, proporciona instalaciones y apoyo a los jefes. Los equipos de comunicaciones del COE deberían estar instalados en esta sala.

- 3.4. Debería proporcionarse un medio para que el equipo de comunicaciones fijas del COE pueda estar en interfaz con la unidad móvil del COE a fin de extender el alcance de la comunicación y proporcionar un equipo secundario de reserva en caso de falta del equipo fijo.
- 3.5. A fin de funcionar correctamente el suministro de energía eléctrica al COE debe ser ininterrumpido. Esto puede lograrse teniendo un sistema especializado de suministro ininterrumpido de energía (UPS) establecido dentro del COE mismo o manteniendo el COE conectado a una fuente de energía que no se interrumpa.

4. EQUIPOS DE COMUNICACIONES

- 4.1. Los elementos del equipo de comunicaciones que deberían estar incluidos dentro del COE; sea dentro del centro de mando mismo o en la sala de comunicaciones de operaciones con un enlace al centro de mando tendrían que contar con equipos mínimos, tales como: Líneas telefónicas exclusivas, frecuencias aeronáuticas regulares y no regulares; equipos bases y/o portátiles.
- 4.2. Es muy conveniente diseñar e instalar sistemas de comunicación para el COE en vez adquirir equipos ya hechos y adaptar el COE al equipo. Si se prevé cuidadosamente esto puede lograrse a un coste económico, dado que la mayoría de los principales componentes son fáciles de obtener y el diseño consiste en seleccionar y combinar todos los elementos para formar el sistema.

5. EQUIPO GENERAL

- 5.1. Al considerar el suministro de equipo en general o que no sea de comunicaciones para un COE, el límite de la gama es la imaginación de los planificadores y los fondos disponibles para un aeropuerto y un estado en particular. Se debieran considerar los siguientes:
 - Fax (2) para transmisión y recepción y Computador con acceso a Internet.
 - Pizarra
 - Pizarra lista de chequeo
 - Reloj con hora local y hora UTC
 - Mapa cuadriculado (mural)
 - Mesa de reunión acorde al número de integrantes
 - Planos de aeropuerto
 - Circuito cerrado de televisión para registros y grabación del trabajo del COE.
 - Cartillas de actuación actualizadas y separadas por áreas
 - Gráficas de aeronaves
 - Formularios de actuación
 - Impresora
 - Circuito de Televisión de señal abierta

6. PUESTO DE MANDO MÓVIL (PMM)

- 6.1 El PMM debería contar como mínimo con los siguientes elementos:
 - Vehículo o medio transportable que permita su uso exclusivo, de preferencia:
 - acondicionado para cuatro personas o más
 - de preferencia doble tracción
 - con equipo de comunicación HF y VHF con COE

- Maleta de equipamiento (chaleco reflectante, alto parlante, capacidad de iluminación externa, protección climática (deseable)
- Bandera de identificación para el vehículo
- Cinta reflectante.

6.2 Con respecto a zonas pantanosas, desérticas o selváticas el PMM se ubicará hasta su límite de accesibilidad del vehículo, por cuanto el PMM es un ente coordinador con el COE de las necesidades de los servicios de la actuación operativa que demanda la emergencia.

7. OBSERVACIONES GENERALES

- 7.1 Una vez que se han completado las instalaciones, sólo puede confiarse en su eficacia operacional efectuando las pruebas y verificaciones apropiadas.
- 7.2 Los procedimientos con respecto al funcionamiento de un COE para hacer frente a una emergencia en un aeropuerto importante o de grandes dimensiones, deben someterse a pruebas periódicas mediante emergencias simuladas.
- 7.3 Debe verificarse frecuentemente el buen estado de todos los equipos del COE a fin de mantenerlo operativo y preparado para su uso en cualquier momento que se requiera.
- 7.4 Debe llevarse a cabo regularmente una serie periódica de verificaciones.

Nota: Cabe señalar que la información y los detalles anteriores son solamente para fines de orientación. Esta información ha sido compilada con la experiencia práctica.

REFERENCIAS

1. OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Anexo 14, “Diseño y Operaciones de Aeródromos”, 4ª Edición, Julio, 2004.
2. OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, Normas y Métodos Recomendados Internacionales, Anexo 17 “Diseño y Operaciones de Aeródromos”, 4ª Edición, Julio, 2004.
3. OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 1, “Salvamento y Extinción de Incendios”.
4. OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 5, “Traslado de las Aeronaves Inutilizadas”.
5. OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 7, “Planificación de Emergencia en los Aeropuertos”, 2ª Edición-1991.

ADJUNTO E

Coordinación General: Dr. S. Hautequest Cardoso, Ph.D., Oficial AGA de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI.

GRUPO COORDINADOR

NOMBRE	PAÍS	ORGANISMO	E-MAIL
Juan Carlos González	Argentina	CRA	aerodromos@faa.mil.ar
René Ossorio P.	Bolivia	SABSA	r.ossorio@sabsa.aero
Luiz C. Magalhaes B.	Brasil	CENIPA	stc@cenipa.aer.mil.br
Patricio Barahona	Chile	DGAC	pbarahona@dgac.cl
Roberto Cardoza Suil.	Chile	DGAC	rcardoza@dgac.cl
Sergio Gallo R.	Chile	DGAC	sgallo@dgac.cl
Hilda Valverde	Costa Rica	DGAC	hvalverde@dgac.go.cr
Dayrelis Paz D.	Cuba	IACC	dayrelis.paz@iacc.avianet.cu
Walter Hernández	Panamá	TOCUMEN S.A.	whernandez@tocumenpanama.aero
Juan Salas R.	Perú	LAP	jsalas@lap.com.pe
Ramón A. Pirón B.	República Dominicana	DGAC	rccsantodomingo@hispavista.com

GRUPO A

NOMBRE	PAÍS	ORGANISMO	E-MAIL
Fernando Balanza L.	Bolivia	SABSA	fernando.balanza@sabsa.aero
Alberto Ferreira Filho	Brasil	INFRAERO	Alberto_filho@infraero.gov.br
Roberto Oliva	Chile	Ejército de Chile	ogroeco@hotmail.com
Alejandro Pérez R.	Chile	Ejército de Chile	ecopiromano@hotmail.com
Gabriel Oñate M.	Chile	DGAC	gonate@dgac.cl
Wilfredo Reyes	Chile	DGAC	wreyes@dgac.cl
Bernabé Saavedra G.	Chile	DGAC	bsaavedrag@dgac.cl
Luis Sarmiento	Chile	DGAC	lsarmiento@dgac.cl
Manuel Vásquez	Chile	DGAC	mvasquez@dgac.cl
Julio Calvo	Panamá	TOCUMEN S.A.	juliocalvo_5@hotmail.com
Juan Alvarez	Paraguay	DINAC	
Alberto Trinidad	Perú	Lan Perú	Alberto.trinidad@lan.com

GRUPO B

NOMBRE	PAÍS	ORGANISMO	E-MAIL
Esteban Gorlero	Argentina	CRA	egorlerop@hotmail.com
Daniel Bustamante	Bolivia	DGAC	dbustamante@dgac.gov.bo
Fabiano Fujiwara	Brasil	INFRAERO	fabiano_santana@infraero.gov.br
Esteban Acuña A.	Chile	Colegio Profesional SEI	esteban.arff@gmail.com
Claudio Abarzúa	Chile	DGAC	cabarzua@dgac.cl
Sergio Bravo P.	Chile	DGAC	sbravop@dgac.cl
Lawrence Contreras P.	Chile	DGAC	lcontrerasp@dgac.cl
Alberto Morales A.	Chile	DGAC	amoralesa@dgac.cl
Juan Domingo Morales C.	Chile	DGAC	seieta@dgac.cl
Pedro Ojeda O.	Chile	DGAC	pojeda@dgac.cl
Claudio Pandolfi G.	Chile	DGAC	cpandolfi@dgac.cl
Juan Carlos Rojas P.	Chile	DGAC	jrojasp@dgac.cl
Vicente Valenzuela Z.	Chile	DGAC	vvalenzuela@dgac.cl
Pedro Ortega	Cuba	IACC	pedro.ortega@iacc.avianet.cu
Lucy Murillo	Panamá	TOCUMEN	lmurillo@tocumenpanama.aero
Luis Rahi	Paraguay	DINAC	acc_sgas@dinac.gov.py
Jorge Velázquez	Uruguay	DINACIA	jotavel@dinacia.gov.uy

GRUPO C

NOMBRE	PAÍS	ORGANISMO	E-MAIL
Antonio Melchiorre	Argentina	CRA	amelchiorre@faa.mil.ar
Marcelo H. da Silveira	Brasil	ANAC	marcelo.henrique@anac.gov.br
Priscila Pfeilsticker Ribas Afonso	Brasil	INFRAERO	pafonso@infraero.gov.br
Jaime Arias S.	Chile	DGAC	jariass@dgac.cl
Sammy Bravo C.	Chile	DGAC	sbravo@dgac.cl
Erasmus Collao	Chile	DGAC	ecollao@dgac.cl
Fernando Malig V.	Chile	DGAC	fdomalig@yahoo.es
Renzo Pontiggia	Chile	Aerolíneas del Sur	rpontigg@adelsur.cl
José Agustín Buitrago	Colombia	UAE Aeronáutica Civil	jose.buitrago@aerocivil.gov.co
Abraham Alvarado	Panamá	TOCUMEN	aalvarado@tocumenpanama.aero

GRUPO D

NOMBRE	PAÍS	ORGANISMO	E-MAIL
Heloisa Suzuki	Brasil	GOL	hhdiniz@golnaweb.br
José Barahona	Chile	Sky Services S.A.	j.barahonaj@gmail.com
Cristián Palma	Chile	Bomberos de Chile	capebomb@hormail.com
Carlos Aravena	Chile	DGAC	caravena@dgac.cl
Raúl Astorga G.	Chile	DGAC	rastorga@dgac.cl
Jorge Donoso S.	Chile	DGAC	jdonoso@dgac.cl
Jorge Dumont	Chile	DGAC	jdumont@dgac.cl
Fernando Ramírez V.	Chile	DGAC	ferram@dgac.cl
Emilio RomeroM.	Chile	DGAC	eromero@dgac.cl
Carlos Escobar	Colombia	AIRES S.A. de Colombia	carlos.escobar@aires.aero
Ana María Buchelli	Ecuador	DGAC	coe_ams@dgac.gov.ec
Gregorio Montecer	Panamá	AAC	gmontecer@aeronautica.gob.pa
Victor Rojas	República Dominicana	DGAC	victorrojas9@hotmail.com

GRUPO E

NOMBRE	PAÍS	ORGANISMO	E-MAIL
Juan Membrana	Argentina	Aerolíneas Argentinas	jmembran@aerolineas.com.ar
Arturo Griffiths	Bolivia	DGAC	agriffiths@dgac.gov.bo
Oscar Araya	Chile	Bomberos de Chile	comandante@cbqn.cl
Patricio Havliczek	Chile	Aerolíneas del Sur	phavlicz@adelsur.cl
José Bustos C.	Chile	DGAC	jbustos@dgac.cl
Juan Luis Rodríguez M.	Chile	DGAC	amboper@dgac.cl
Luis Viel L.	Chile	DGAC	lviel@dgac.cl
Pedro Pablo Dimate	Colombia	UAE Aeronáutica Civil	Pedro.dimate@aerocivil.gov.co
Analive Rosales	Costa Rica	DGAC	arosales@dgac.go.cr
Rodrigo Benítez	Ecuador	DGAC	coe_ams@dgac.gov.ec
Favio Salvatierra	Panamá	TOCUMÉN S.A.	fsalvatierra@tocumenpanama.aero

APENDICE B**COMITÉ REGIONAL CAR/SAM DE PREVENCIÓN DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA
(CARSAMPAF)****JUNTA DIRECTIVA PERIODO 2008 – 2011**

Nº	CARGOS	NOMBRE REPRESENTANTE	
1	Presidente	Roberto Cardoza Suil rcardoza@dgac.cl	DGAC/Chile
2	Vice – Presidente	Carlos Fabián Bustos fbustos@aa2000.com.ar	ACI-LAC
3	Coordinador de la Secretaría	José Miguel Martínez Poblete jmartinez@dgac.cl	DGAC/Chile
4	Coordinador Grupo Estadística	Angela Inés Paez Piñeros apavez@aerocivil.gov.co	UAEAC/Colombia
5	Coordinador Grupo Aeródromos	Perla Elizabeth Bas Spósito perlabsv@yahoo.es	DINACIA/Uruguay
6	Coordinador Grupo Sudamericano	Mariela Cecilia Vergara Vergara mvergara@baq.aero	Ap. Intl. Ernesto Cortissoz, Colombia
7	Coordinador Grupo Caribeño	Emeral Oree eoree@caa.gov.tt	AAC/Trinidad and Tobago
8	Coordinador Grupo Centroamericano	Hilda Valverde Avalos Valverde@dgac.go.cr	DGAC/Costa Rica
9	Coordinador Grupo Análisis, Desarrollo e Investigación	Esteban Godínez Suárez godibec@yahoo.com	
10	Coordinador Grupo Asesoría de Comunicación	Nicholas B. Carter nick@birdstrikecontrol.com	BCP/EUA
11	Coordinador Grupo Aerolíneas	Roxana Almiña Negrete ralmina@tagsa.aero	Ap. José J. Olmedo/Ecuador
12	Coordinador Grupo Educación / Entrenamiento	Santiago Restrepo Calle aramides@gmail.com	Ap. Int. Matacaña/Colombia
13	Coordinador Grupo Pilotos / Controladores	Heriberto Salazar Eguiluz dirtecnico@aspa.org.mex	IFALPA

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Revisión de las materias relativas al Plan de Navegación Aérea**

4.1 Enmiendas al Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea

4.1.1 La Secretaría presentó las enmiendas al Plan Regional CAR/SAM de Navegación Aérea en 2007, en relación a los servicios de tránsito aéreo, respecto a los requisitos para determinadas rutas aéreas y enmiendas de texto originadas por WAFSOPSG/1, GREPECAS/10 y la Secretaría en lo que se refiere a asuntos relacionados con meteorología (MET).

4.1.2 Asimismo, la Reunión hizo hincapié que todo Estado/Territorio que desee efectuar algún cambio en el Plan de Navegación Aérea, debe proponer a la Oficina Regional acreditada, una enmienda apropiada al plan, debidamente documentada, incluyendo las razones y motivos que han conducido al Estado/Territorio a la conclusión de que es necesaria dicha enmienda.

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Revisión de las actividades de los Grupos de Tarea**

5.1 Informe del Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista

5.1.1 El Relator del Grupo de Tarea sobre Franjas de Pista y Áreas de Seguridad de Extremo de Pista informó a la Reunión sobre los resultados de las actividades de este Grupo de Tarea y de la reunión efectuada del 30 de julio al 3 de agosto de 2007 en la Oficina Regional SAM de la OACI en Lima, Perú, la cual tenía como objetivo analizar el cumplimiento con las SARPS de la OACI sobre las áreas de seguridad de extremo de pista (RESAs) y de las franjas de pista.

5.1.2 La Reunión fue informada que la OACI está proponiendo nuevas disposiciones para aumentar la seguridad de las operaciones de las aeronaves mediante la adaptación de las franjas de pista y el establecimiento de áreas de seguridad de extremo de pista más extensas. Sin embargo, teniendo en cuenta que la mayor parte de los aeropuertos en las Regiones CAR/SAM fue construida antes de 1980, los mismos carecen de los terrenos necesarios para la implantación y construcción de estos elementos. Igualmente, existen aeropuertos que brindan servicios a ciudades importantes los cuales fueron construidos en medio de obstáculos naturales insuperables, dificultando el cumplimiento de estas disposiciones. En vista de ello, el Grupo de Tarea analizó el Anexo 14 de la OACI para desarrollar posibles alternativas que permitan cumplir con las disposiciones de la OACI, y que tengan el menor efecto posible sobre las operaciones aeroportuarias.

5.1.3 A este respecto, el Grupo de Tarea concluyó que los Estados miembros pueden utilizar todo tipo de materiales que se consideren útiles para la desaceleración de la aeronave y definir los parámetros que debe cumplir este material superficial en relación con el diseño de la aeronave (velocidad, masa, sistema de freno, etc.). Todo el material propuesto debe soportar el transporte de vehículos de salvamento y de extinción de incendios (SEI).

5.1.4 Asimismo, la Reunión fue informada que los explotadores de aeronaves deben estar conscientes de la posibilidad de usar las “opciones de aeronaves” disponibles, que permiten operar en una longitud de pista reducida. En base a esto, el explotador del aeropuerto debería consultar a los explotadores de aeronaves: ¿Qué opciones operacionales y de equipo, certificadas por los fabricantes de aeronaves, permitirían usar menor longitud de pistas de forma a cumplir con las exigencias de normas/métodos recomendados para las RESAs? Las opciones más comunes se refieren a las performances de los motores y los procedimientos de liberación de los frenos para el despegue y ajuste de los “flaps” para el aterrizaje. El beneficio que se obtiene en la seguridad operacional, con la adaptación de los tipos de motores y ajuste de las operaciones, normalmente, resulta en la utilización de pistas más cortas. Esta reducción en la longitud de pistas permitiría que las áreas pavimentadas en exceso podrían ser utilizadas como RESAs. Los ejemplos incluidos en el **Apéndice A**, a esta parte del Informe, ilustran este beneficio en cuanto a la seguridad operacional.

5.1.5 A este respecto, el Grupo de Tarea ha puesto a la disposición de los Estados/Territorios un vasto material técnico sobre el tema.

5.1.6 La Reunión consideró que existe una necesidad de tener una coordinación más estrecha entre los operadores de aeronaves, los operadores de aeropuertos y la Autoridad de Aviación Civil de cada Estado/Territorio.

5.1.7 Un aspecto ampliamente discutido por la Reunión, fue que muchas pistas de las Regiones CAR/SAM tienen excesivas longitudes disponibles para las operaciones y, al mismo tiempo, no tienen terreno a partir de las cabeceras de las mismas para la obtención de RESAs. El uso de estas áreas pavimentadas en exceso, en combinación con la publicación de las distancias declaradas, permitiría que las mismas pudieran ser consideradas como RESAs, sin ningún costo adicional para ampliación de las respectivas infraestructuras. Con base en estas discusiones, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 6/5 -**

**NUEVO TEXTO EN EL PÁRRAFO 3.5, VOLUMEN 1, ANEXO 14,
PARA RESAs (ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE
PISTAS)**

Que el GREPECAS solicite a la OACI estudiar la posibilidad de incluir un texto complementario en el párrafo 3.5, Volumen 1, Anexo 14, que permita la aplicación especial de las distancias declaradas en el uso de las áreas de pistas pavimentadas en exceso para la obtención de RESAs, en cumplimiento a los requerimientos de la OACI.

5.2 Informe del Grupo de Tarea sobre Prevención de Incursiones en Pistas

5.2.1 La Reunión tomó conocimiento de una nota de información presentada por el Relator de este Grupo de Tarea, la cual incluyó aspectos técnicos relativos a la prevención de incursiones en pistas y reconoció el excelente trabajo desarrollado por este Grupo de Tarea.

5.2.2 A pesar de las labores y de los resultados prácticos presentados por este Grupo de Tarea, la Reunión consideró oportuno que el mismo sea desactivado por las siguientes razones: a) Con la implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional, el tema de incursiones en pistas sería considerado de forma más sistémica; b) De acuerdo a la definición de incursiones en pistas, de la OACI, esto no es un problema frecuente en los Estados de las Regiones CAR/SAM. En este sentido, en caso de que algún Estado/Territorio necesite apoyo del Subgrupo AGA/AOP, por lo menos dos de sus Grupos de Tareas tendrían condiciones técnicas para tal fin.

5.2.3 De acuerdo con la Cuestión 3.3 del Orden del Día y en consonancia con las discusiones sostenidas por los Delegados, se constató que todavía existen aspectos en el área AGA que no están siendo debidamente tratados. Los mismos tienen carácter de urgencia, debido a los requerimientos operacionales que las modernas aeronaves, incluyendo los aviones de gran porte (NLA), demandan mayores exigencias a la infraestructura aeroportuaria. Ejemplos ampliamente debatidos fueron el diseño de calles de rodaje y optimización de los sistemas de ayudas visuales.

5.2.4 Con base en lo antes presentado, la Reunión formuló la siguiente Decisión;

DECISIÓN 6/6 -

**CREACIÓN DEL GRUPO DE TAREA SOBRE ADECUACIÓN DE
LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA**

El Subgrupo AGA/AOP crea el Grupo de Tarea sobre Adecuación de la Infraestructura Aeroportuaria con la Composición y los Términos de Referencia indicados en la Cuestión 7.2 del Orden del Día del presente Informe.

5.3 Informe del Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos

5.3.1 Con relación al informe del Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos, se mencionó que en la Reunión AGA/AOP/SG/5 se acordó que el Grupo de Tarea debería continuar con sus actividades hasta esta Reunión y debería enviar formularios planificados sobre Demanda/Capacidad a los Estados/Territorios y su posterior recopilación de los datos que sean de interés del Grupo de Tarea.

5.3.2 La información recolectada por el Grupo de Tarea y por las Oficinas NACC y SAM de la OACI indica que, debido a problemas de gestión de plataformas, hay congestiones en determinados horarios y un considerable número de reportes de accidentes/incidentes en las mismas, en varios aeropuertos internacionales de las Regiones CAR/SAM.

5.3.3 Asimismo, esta información ha demostrado que hay diversos conflictos por parte de los varios actores que actúan en las plataformas. Con base en este nuevo escenario, la Reunión llevó a cabo una extensa discusión sobre la importancia de la continuidad de este Grupo de Tarea, de forma de orientar sus acciones principalmente a la demanda/capacidad de las plataformas, buscando generar contribución para mejorar la gestión de las mismas.

5.3.4 En coordinación con el Relator de este Grupo de Tarea, las Oficinas Regionales NACC y SAM circularon una encuesta con 20 temas, la misma que se adjunta en el **Apéndice B** a esta parte del Informe. Asimismo, en el **Apéndice C** se presenta un resumen de las respuestas a esta encuesta, recibida por parte de algunos Estados/Territorios y operadores de aeropuertos.

5.3.5 La encuesta estuvo orientada a consultar a los Estados/Territorios y Operadores de Aeropuertos sobre: el grado de cumplimiento de la normativa de la OACI y de otras normativas elaboradas por la autoridad aeronáutica y/o aeroportuaria respectiva, relacionada con la gestión de plataformas; el control de las actividades de los varios actores que actúan en las mismas; si cuentan con SMS y si los mismos toman en consideración estos aspectos; si hay estadísticas de accidentes/incidentes en plataforma; medidas adoptadas que presentaron mayores impactos en la seguridad operacional, etc.

5.3.6 La Reunión señaló que el tema de demanda/capacidad debe ser abordado en forma sistémica con otras áreas de la navegación aérea. Como apoyo al nuevo enfoque que el Grupo de Tarea deberá tomar en cuenta, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN 6/7 - SEMINARIO SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD PARA LAS REGIONES CAR/SAM

Que

- a) la Oficina Regional NACC de la OACI organice un Seminario sobre Demanda/Capacidad para las Regiones CAR/SAM a celebrarse en el **2010**; y
- b) la OACI inste a los Estados/Territorios, Operadores de Aeropuertos y Organizaciones Internacionales a enviar sus técnicos y expertos a participar de este evento.

5.4 **Informe del Grupo de Tarea sobre Planes de Emergencia/Centros de Operaciones de Emergencia (COE)**

5.4.1 Este asunto fue tratado por la Reunión bajo la Cuestión 3.4 del Orden del Día.

5.5 **Informe del Grupo de Tarea sobre Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA**

5.5.1 El Relator del Grupo de Tarea dio a conocer a la Reunión las actividades llevadas a cabo por el Grupo de Tarea sobre Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA, presentando un cuestionario previamente elaborado con el objetivo de obtener informaciones que puedan ayudar a orientar las actividades del Grupo de Tarea.

5.5.2 El cuestionario mencionado en el párrafo anterior se presenta como **Apéndice D** a esta parte del Informe. En base al análisis, la Reunión formuló el siguiente Proyecto de Decisión:

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 6/8 - ENCUESTA SOBRE ESTUDIOS AERONÁUTICOS EN EL
ÁMBITO AGA**

Que las Oficinas Regionales circulen el cuestionario presentado en el Apéndice D a este Informe a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales.

APENDICE A

FRANJAS DE PISTA Y AREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA) – EJEMPLOS DE LONGITUD DE PISTAS DONDE AREAS PAVIMENTADAS EN EXCESO PODRIAN SER UTILIZADAS COMO RESAs

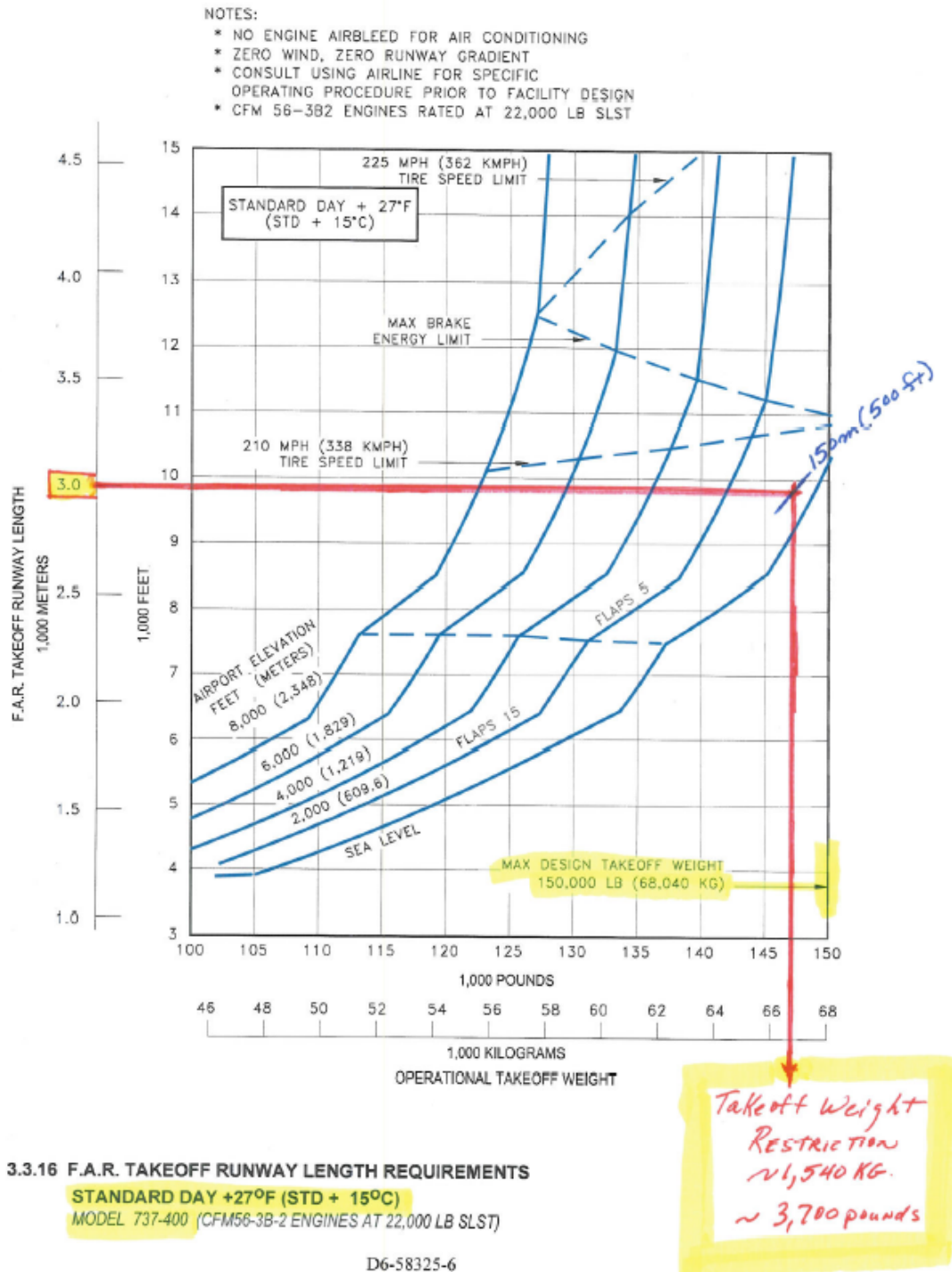
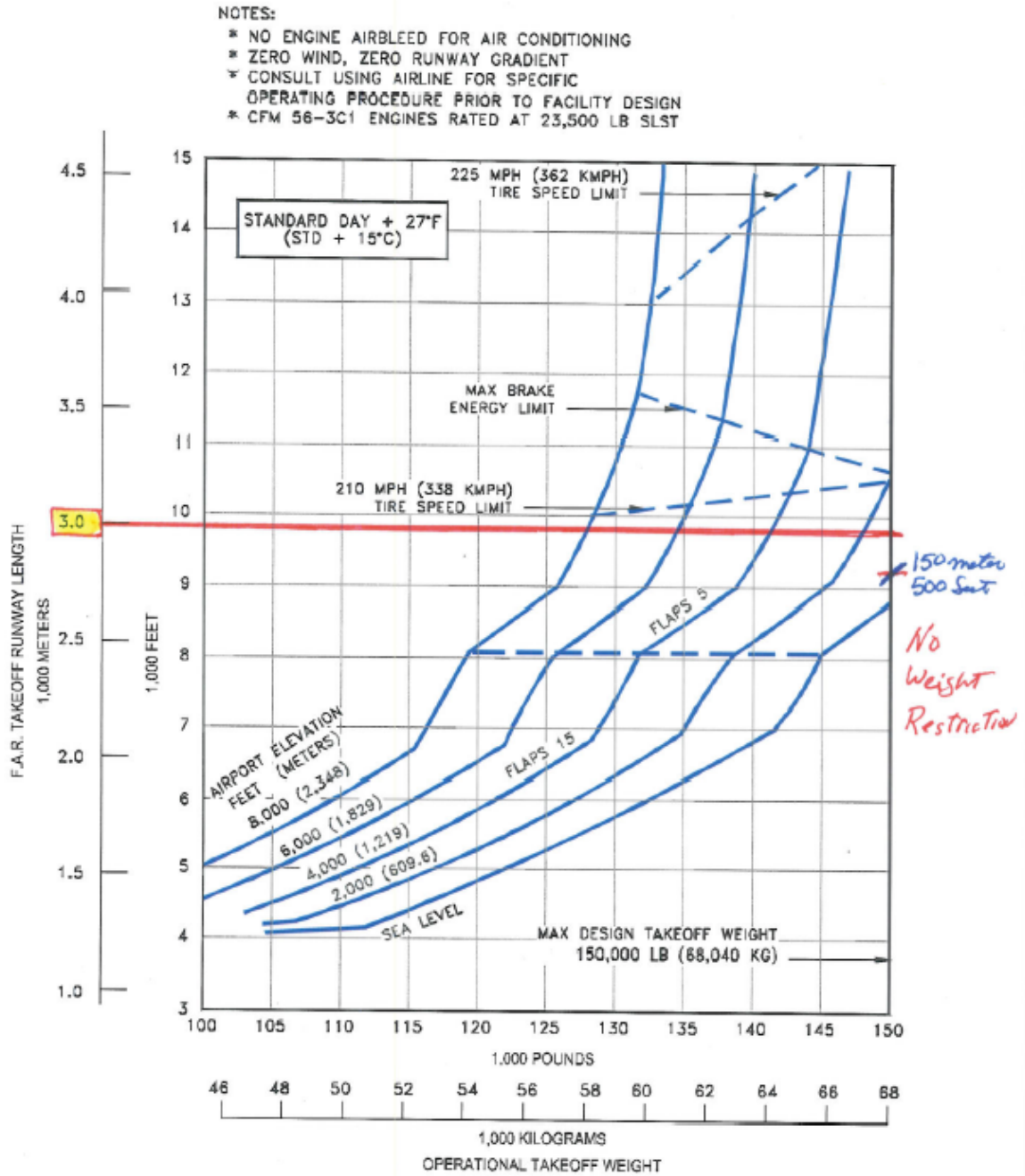


FIGURA 1



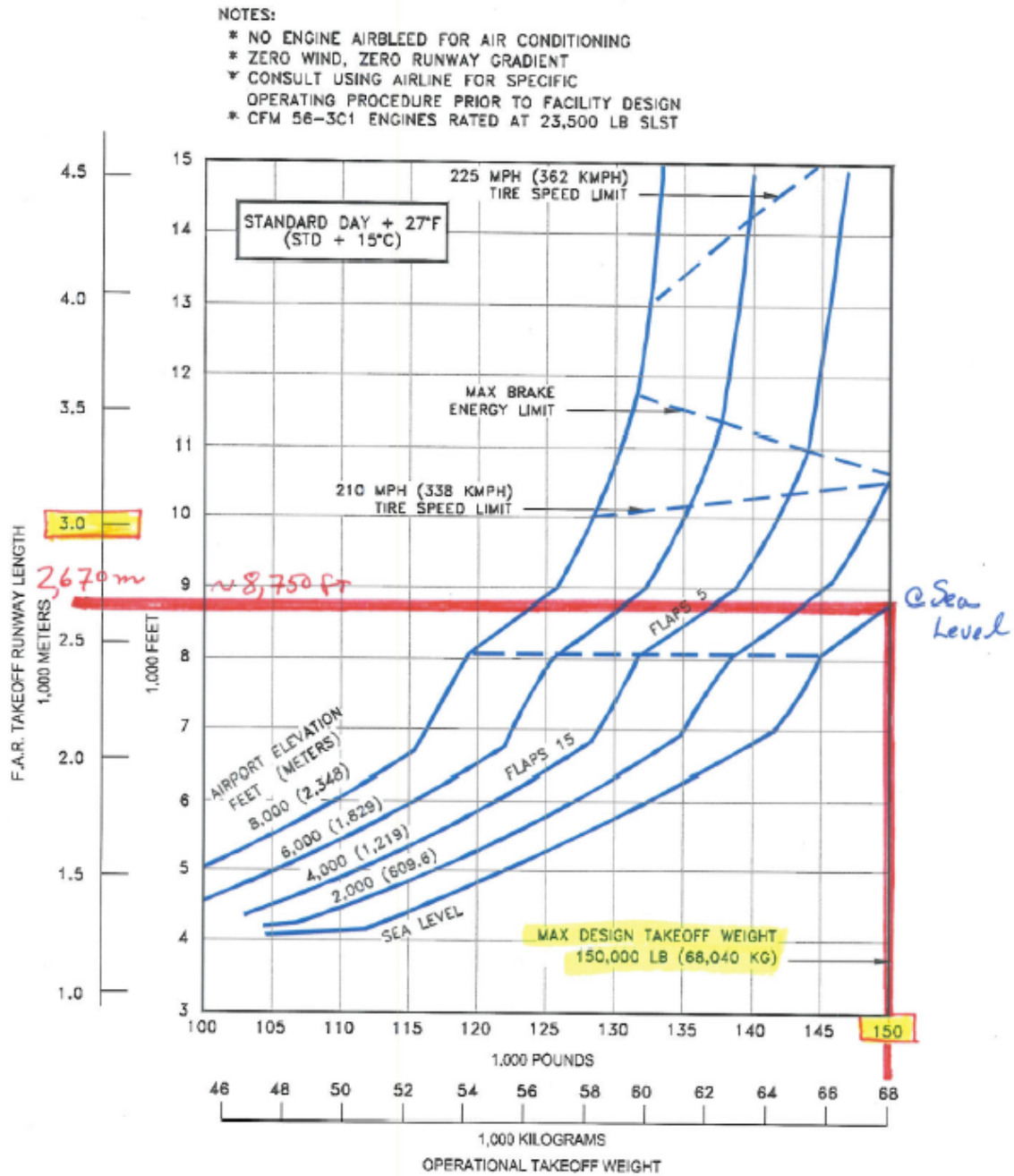
3.3.18 F.A.R. TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS

STANDARD DAY +27°F (STD + 15°C)
 MODEL 737-400 (CFM56-3C1 ENGINES AT 23,500 LB SLST)

D6-58325-6

OCTOBER 2005 121

FIGURA 2



3.3.18 F.A.R. TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS

STANDARD DAY +27°F (STD + 15°C)

MODEL 737-400 (CFM56-3C1 ENGINES AT 23,500 LB SLST)

D6-58325-6

OCTOBER 2005 121

FIGURA 3

APENDICE B**ENCUESTA ORIENTADA A LAS AUTORIDADES DE AERONÁUTICA CIVIL Y OPERADORES DE AEROPUERTOS PRINCIPALES DEL ESTADO EN APOYO AL GRUPO DE TAREA SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD DEL SUBGRUPO AGA/AOP DEL GREPECAS****ENFOQUE A DEMANDA/CAPACIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS OPERACIONES EN PLATAFORMAS****ESTADO:** _____

1. ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con las normas especificadas en el Doc OACI 9830-AN/452 – “Manual de sistemas avanzados de guía y control del movimiento en la superficie (A-SMGCS)” u otros documentos de la OACI?

Sí **No**

2. ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con los reglamentos específicos de la autoridad de aeronáutica civil para manejar las plataformas, o se rige a través de reglamentos elaborados por la autoridad aeroportuaria?

Sí **No**

3. ¿Usted tiene estadísticas de los accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas?

Sí **No**

4. ¿Su(s) aeropuerto(s) cumple(n) con los procedimientos recomendados por ACI o ACI/LAC para manejar las plataformas?

Sí **No**

5. ¿Cómo controla(n) su(s) aeropuerto(s) los diferentes actores que operan en las plataformas?

6. ¿Su(s) aeropuerto(s) dispone(n) de SMS? El SMS toma en cuenta estos aspectos?

Sí **No**

7. ¿Cumplen las aerolíneas con las regulaciones emitidas por la autoridad de aeronáutica civil o del aeropuerto?

Sí **No**

8. ¿Las aerolíneas contratan los servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias, siguiendo disposiciones de la autoridad de aviación civil, o por medio de reglamentos propios?

9. El resultado de la investigación de accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas ¿son compartidos con los varios actores que trabajan en las mismas? ¿Son compartidos con el aeropuerto? ¿Cuáles son las informaciones de accidentes/incidentes que se comparten con el aeropuerto?

10. ¿Qué parámetros utiliza para verificar la performance de lo que sucede en las plataformas? Hay SMS implementado que toma esto en consideración?

11. ¿Quién controla las operaciones de aeronaves en las plataformas? ¿El aeropuerto, el control de aeródromo o los propios pilotos?

12. ¿Cómo son controlados los vehículos terrestres en la plataforma? ¿Por el aeropuerto, el control de aeródromo, u otras organizaciones?

13. ¿Quién define el puesto de estacionamiento de las aeronaves? ¿El aeropuerto u otra organización?

14. ¿Quién autoriza la aeronave a abandonar el puesto de estacionamiento? ¿El aeropuerto, el control de aeródromo, u otra organización?

15. ¿Cómo se relaciona el aeropuerto con el control de aeródromo? ¿Cómo es llevada a cabo esta interfaz?

16. En su(s) aeropuerto(s), ¿cuáles fueron las medidas que presentaron mayor impacto en la seguridad operacional en las plataformas? Algunos ejemplos podrían ser: procedimientos estándares, creación de comités, fiscalización del uso de procedimientos estándares, reuniones de coordinación, iniciativas para mantener al personal motivado a concentrarse en sus labores/atribuciones, sistema de notificación de peligros, etc. Indicar otras medidas implantadas en su aeropuerto.

17. ¿Su aeropuerto experimenta algún tipo de congestión o problemas de demanda/capacidad en las plataformas? Y en las otras áreas de movimiento del aeropuerto?

18. ¿Cómo consideraría usted el nivel de seguridad operacional en las plataformas de su(s) aeropuerto(s)?

19. ¿Qué piensa usted si el Grupo de Tarea sobre Demanda/Capacidad en los Aeropuertos del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS pudiera considerar todos estos aspectos tanto para la demanda/capacidad en sí, como para los aspectos de seguridad operacional?

20. ¿Usted tendría alguna otra contribución sobre el tema de gestión del movimiento en las plataformas, principalmente, en términos de responsabilidades de los varios actores (regulaciones de la Autoridad, aeropuerto, torre, aerolíneas, otros actores, etc.)?

SUMARIO DE LAS ENCUESTAS SOBRE DEMANDA/CAPACIDAD Y SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS OPERACIONES EN PLATAFORMAS

QUESTION/ PREGUNTA	ARGENTINA	BOLIVIA
1	SI	No. No se ha implementado en ningún aeropuerto del país. Los aeropuertos son de Categoría I y utilizan el sistema SMGCS básico.
2	SI	Sí. En la Reglamentación Aeronáutica Boliviana (RAB) 107.53 se indican los procedimientos adicionales de seguridad en plataforma. En los manuales de certificación de aeropuertos, en el Anexo 6, se indican los procedimientos de circulación en plataforma
3	SI	No. Hasta la fecha no se tiene reportados.
4	SI	No. Se cumple con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
5	En los aeropuertos concesionados por el explotador bajo supervisión de la Autoridad Aeronáutica. En el resto de los aeropuertos a través de la Autoridad Aeronáutica	El control (ATC) guía a la aeronave desde la pista hasta el puesto de estacionamiento. Se realiza la coordinación entre el aeropuerto y el control de aeródromo para asignar el puesto de estacionamiento de aeronave. El control es realizado por el administrador del aeropuerto, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 6 del Manual de Certificación de Aeropuerto (MCA).
6	SI. Se encuentra en proceso de implementación en los aeropuertos de mayor densidad de operaciones. Los aeropuertos certificados deben presentar el SMS obligatoriamente	No. Se ha desarrollado el Sistema de Gestión de la Seguridad en los Aeropuertos Certificados, Parte 5 del MCA, se implementará el mismo en el segundo semestre del 2008.
7	SI	Sí. Se cumple con la Reglamentación Aeronáutica Boliviana RAB 108.
8	Las aerolíneas contratan los servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias, siguiendo disposiciones de la autoridad aeronáutica de aviación civil	Las aerolíneas contratan los servicios de atención en tierra a terceras personas o compañías. La autoridad solicita que los empleados de las compañías que ofrecen estos servicios cumplan con cursos de seguridad en plataforma. Reglamentos propios aprobados por la DGAc.
9	Son compartidos con todos los actores a través de los informes que origina la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil o la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil	AIG los investiga y comparte el informe final.
10	Se encuentra en implementación indicadores de incidentes en plataforma, FOD en plataforma, derrames en plataforma	Se implementará el SMS en los aeropuertos certificados en el segundo semestre del 2008.
11	Las operaciones de aeronaves en las plataformas son controladas por la Autoridad Aeronáutica a través del ATC	El aeropuerto controla las operaciones de las aeronaves en las plataformas. Se especifica en el Anexo 6 del Manual de Certificación las medidas de seguridad en plataforma.
12	En los aeropuertos concesionados por el explotador en coordinación con el ATC dependiente de la Autoridad Aeronáutica. En el resto, por la autoridad aeronáutica	El control la realiza personal del aeropuerto, mediante la comunicación entre equipos. El aeropuerto controla las operaciones de los vehículos terrestres en las plataformas con la utilización de equipos de comunicación e información. Existe señalización horizontal en la plataforma, la cual ayuda a guiar a las aeronaves y vehículos de servicio.
13	En los aeropuertos concesionados por el explotador en coordinación con el ATC dependiente de la Autoridad Aeronáutica. En el resto, por la Autoridad Aeronáutica	El aeropuerto designa el puesto de estacionamiento de acuerdo a su diseño de estacionamiento en plataforma, comunicando al ATC sobre el procedimiento.

QUESTION/ PREGUNTA	ARGENTINA	BOLIVIA
14	La Autoridad Aeronáutica, a través del ATC	El Control del aeródromo.
15	El control de Aeródromo depende del Jefe de Aeropuerto quien es la autoridad aeronáutica del mismo	Se ha elaborado una carta de acuerdo operacional entre el control de aeródromo y el aeropuerto para las operaciones en plataforma. La coordinación se realiza por vía teléfono o radio, se consulta el plan de vuelo de las distintas aerolíneas para lograr un control, guía y asignación de puestos de estacionamiento.
16	Estandarización de procedimientos y reuniones de coordinación	Hay cartas de acuerdo operacional entre las autoridades del aeropuerto y el ATC. Se plantea los procedimientos que se debe seguir para el control y guía en la plataforma. La DGAC Bolivia realiza inspecciones y se desarrolla planes de acción para resolver los problemas encontrados.
17	Solamente unos pocos presentan algún problema de capacidad en las plataformas en horarios pico o temporada alta	No hay ningún tipo de congestión, no se ha llegado a la capacidad máxima operacional en ninguno de los aeropuertos.
18	Muy bueno	Se tiene un nivel adecuado de seguridad operacional en los aeropuertos certificados.
19	De acuerdo al carácter de la encuesta, la información estaría orientada más a la seguridad operacional que a la demanda/capacidad	Nos parece una medida adecuada, pero se debe considerar las características reales de los aeropuertos de la Región. Que muchos de los cuales, no son aeropuertos certificados.
20	Estos aspectos forman parte de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, disponibles en el sitio www.cra.gov.ar , junto con otras publicaciones de interés	-----

QUESTION/ PREGUNTA	BARBADOS	BRASIL
1	No.	Sí. El Brasil, como signatario de la OACI, busca satisfacer las normas especificadas por los diversos documentos de la OACI.
2	A través de regulaciones proporcionadas por la AAC y la autoridad del aeropuerto	En Brasil, las diferentes autoridades aeroportuarias deben satisfacer los reglamentos establecidos por la autoridad de la aviación civil, en este caso la Agencia Nacional de Aviación Civil (ANAC).
3	Sí	Sí. Cabe al Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA), órgano subordinado al Ministerio de Defensa, la elaboración de estadísticas de los accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas.
4	Sí	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.
5	A través de regulaciones y directrices administrativas	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.

QUESTION/ PREGUNTA	BARBADOS	BRASIL
6	Sí	Los aeropuertos brasileños están en disperejos períodos en el proceso de certificación. Algunos ya disponen de una propuesta de SMS a ser efectuada.
7	Ambos	En Brasil las aerolíneas deben cumplir con las regulaciones emitidas por la autoridad de aeronáutica civil.
8	----	Exactamente, las aerolíneas deben contratar los servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias, siguiendo disposiciones de la autoridad de aviación civil brasileña.
9	Investigaciones de accidentes/incidentes compartidas a través de reuniones del comité de seguridad operacional del aeropuerto, circulares de información y sesiones de entrenamiento.	Cabe al CENIPA y a los operadores de aeropuertos en Brasil responder las materias relacionadas con el resultado de la investigación de accidentes/incidentes que ocurren en las plataformas.
10	Set vía SMS	Hasta el actual momento no hay SMS implementado en los aeropuertos brasileños.
11	Cualquier movimiento de aeronave en la plataforma es controlado por la torre de aeródromo. Los oficiales de rampa de las líneas áreas son responsables de asegurar la seguridad operacional de la aeronave en relación al equipo y supervisión de la aeronave.	El control de los movimientos de aeronaves en el aeródromo es manejad, cuando esto existe, por la torre de control (control de aeródromo). Cuando no hay TWR, el control es efectuado por la autoridad aeroportuaria local.
12	Operador del aeropuerto.	El control de los movimientos de vehículos terrestres en la plataforma es manejado, cuando esto existe, por la torre de control (control de aeródromo). Cuando no hay TWR, el control es efectuado por la autoridad aeroportuaria local.
13	Control de aeródromo	En Brasil, el control de aeródromos es manejado por la autoridad aeroportuaria o por el DECEA.
14	Control de aeródromo	La autorización para el abandono de la posición de estacionamiento es manejada por la torre de control (control de aeródromo). Cuando no hay TWR, el control es efectuado por la autoridad aeroportuaria local.
15	El aeropuerto es responsable por la operación ordenada y segura de todas las personas y vehículos en la plataforma.	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.
16	Comité de Seguridad Aeroportuaria, entrenamiento sobre seguridad operacional, rigurosa investigación de incidentes, establecimiento de normas, vigilancia por parte de la AAC	Cabe a los operadores de los aeropuertos responder las materias relacionadas con la gerencia y operación de sus aeropuertos.
17	No	En Brasil los aeropuertos de la Area Terminal Sao Paulo, así como el de Brasilia, experimentan problemas de congestionamiento relacionados con capacidad de las plataformas, sistemas de pistas y de terminal.
18	Satisfactoria	Brasil toma el cuidado por la seguridad operacional de sus aeropuertos como se puede comprobar por el índice de accidentes/incidentes observados en los últimos años. El proceso de certificación deberá consolidar más la materia de seguridad operacional en aeropuertos brasileños.

QUESTION/ PREGUNTA	BARBADOS	BRASIL
19	Barbados no tiene objeción	Hay una estrecha correlación entre las dos materias, con una mejor gerencia de la demanda versus capacidad, se puede contribuir para garantizar la manutención de los niveles de seguridad operacional
20	No	En este momento creemos que no podremos contribuir más sobre el tema.

QUESTION/ PREGUNTA	CHILE	COSTA RICA
1	Sí. Solo en el aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.	Sí
2	Sí. Se rigen por procedimientos elaborados por la autoridad aeroportuaria, exigidos por la autoridad aeronáutica en el Manual de Aeródromo.	Sí
3	Todos los accidentes/incidentes deben ser reportados a la entidad investigadora de accidentes e incidentes de la autoridad aeronáutica.	No
4	Los procedimientos se ajustan a las disposiciones de la autoridad aeronáutica.	Sí
5	Mediante la aplicación de procedimientos de supervisión, la cual es realizada por personal dependiente de la autoridad aeroportuaria.	Se lleva a cabo el control tanto de los diferentes equipos, así como al personal de las diferentes empresas que se desenvuelven dentro de la plataforma
6	No. El SMS de los aeropuertos está en proceso de implementación. Dentro del sistema se consideran estos aspectos.	No.
7	Sí.	Sí
8	Las aerolíneas contratan los servicios a terceros conforme a sus propias necesidades. Los contratistas deben cumplir con los procedimientos que dicta la autoridad aeronáutica sobre operación en plataforma.	Únicamente lo establecido por la autoridad de aviación civil
9	Una vez concluido el proceso de investigación del accidente/incidente, el resultado del mismo es informado al Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, responsable de la administración de los aeropuertos para su difusión.	Únicamente entre la autoridad de aviación civil y la(s) empresa(s) involucrada(s) en el accidente o incidente
10	Se utilizan cartillas de verificación de los procedimientos que se aplican en las plataformas.	No se ha implementado el SMS
11	El aeropuerto.	El aeropuerto
12	Los vehículos terrestres son controlados por el aeropuerto, a través del servicio de supervisión de plataforma.	Por el aeropuerto
13	Lo define el concesionario en los aeropuertos concesionados y la autoridad aeroportuaria en aquellos no concesionados.	El aeropuerto
14	El control de aeródromo.	Control de aeródromo

QUESTION/ PREGUNTA	CHILE	COSTA RICA
15	En Chile el control de aeródromo es parte de la organización del aeropuerto.	Se realiza mediante comunicación vía radio
16	Aplicación de procedimientos estandarizados en los aeropuertos, supervisión de las actividades que se desarrollan en la plataforma por personal dependiente de la autoridad aeroportuaria, capacitación del personal que realiza las labores de supervisión, comités operativos aeroportuarios, reuniones de coordinación por trabajos de mantenimiento de plataforma.	Procedimientos estatándares
17	Eventualmente, en las horas punta por atraso o adelanto de vuelos itinerantes.	Sí
18	El Estado de Chile considera el nivel de seguridad operacional en las plataformas de sus aeropuertos como muy bueno.	Bueno
19	Sería muy conveniente, por cuanto permitiría conocer la situación de los Estados miembros del Subgrupo con respecto a estos temas, intercambiar experiencias y proponer medidas a los mismos para mejorar el nivel de seguridad operacional de sus aeropuertos.	NIG
20	Sí, ponemos a disposición del grupo de trabajo las regulaciones y procedimientos existentes en el país, como también el programa de capacitación del personal que se desempeña como supervisor de plataforma	NIG

QUESTION/ PREGUNTA	PARAGUAY	URUGUAY
1	No. Se utiliza un procedimiento local. Operaciones autoriza el ingreso de vehículos al área de movimiento y la circulación está controlado por la torre de control en la frecuencia de superficie en coordinación con operaciones.	Sí
2	Sí. Los reglamentos que se aplican son los del Anexo 14; DINAC R14, Doc 9137 y demás documentos del Convenio	Sí. Se rigen por la reglamentación nacional, adecuada en cada aeropuerto por la dirección del mismo o el operador correspondiente.
3	Sí. Se mantiene un registro en la Gerencia de Operaciones	No. Se poseen pocos antecedentes como para elaborar estadísticas de los incidentes.
4	No. Regulaciones cumplidas parcialmente.	Sí.
5	En proceso la expedición de CHR. En etapa de capacitación del personal	La Dirección del aeropuerto, así como el operador controla en aquellos concesionados, posteriormente se fiscaliza a través de la autoridad aeronáutica.
6	No. Comité en fase inicial. Capacitación y difusión.	No. Se está procesando, aún no se implementó, se siguen procedimientos ya establecidos.
7	Sí	Sí.

QUESTION/ PREGUNTA	PARAGUAY	URUGUAY
8	Los aeropuertos internacionales cuentan con servicios de asistencia en tierra y algunas compañías poseen su propio servicio de asistencia en tierra, supervisados por operaciones del aeropuerto.	La certificación de los servicios tercerizados es regida por la autoridad aeronáutica. Existen normas generales contenidas en el manual de gestión de plataforma y la parte estrictamente técnica está bajo la supervisión del servicio tercerizado.
9	Son analizados los actores.	Una vez finalizados son compartidos en diferentes instancias a través de la página Web DINACIA y comités de seguridad operacional.
10	Sí. Inicialmente existe un comité en etapa de implementación con inspecciones de rutina, identificación de riesgos y peligros.	Aún no, sólo algunos procedimientos de seguridad operacional (SoP).
11	El aeropuerto, en coordinación con el control de superficie para circulación.	Dependiendo del aeropuerto, por lo general el CTA. En otros casos que no se cuenta con CTA, por el piloto propiamente dicho.
12	Por el aeropuerto, en coordinación con frecuencia de radio TWR-GND ambos sentidos para circulación	Por el operador aeroportuario.
13	El aeropuerto	Operador aeroportuario o personal de la oficina de operaciones del aeropuerto.
14	El control de aeródromo, en coordinación con operaciones	El CTA.
15	Por radio, teléfono y reuniones de coordinación / buena relación	Vía telefónica y VHF.
16	Fiscalización del uso de procedimientos estándares/sistema de notificación de peligros.	Redacción de carta de acuerdo y control del cumplimiento de las mismas, así como actualización de las restricciones que se van incorporando a nivel internacional.
17	No	No.
18	Segura	Bueno.
19	Positivo	Positivo.
20	Regulación y control sobre cumplimientos de las mismas.	Dirección a plataforma, prevención de colisiones y regulación de procedimientos de fiscalización

OPERADORES AEREOS

QUESTION/ PREGUNTA	ECUADOR/AEROPUERTO QUITO/MARISCAL SUCRE	NICARAGUA/GROUND HANDLING AIR SERVICE NICARAGUA (GHANSA)
1	Sí	Sí, en algunas ocasiones existen inconsistencias.
2	Sí. R-DAC 139	Sí. En ocasiones, no.
3	Sí	Sí, tres en este año
4	Sí. Como consulta de mejoras.	Sí. En eventos especiales, no.
5	En base al Manual de Aeródromo. Procedimientos propios MGO autorizado por la autoridad aeronáutica	No, hay actores externos que se les flexibiliza el procedimiento.
6	Sí	No, en proceso.
7	Sí. De ambas entidades	Sí, en algunas ocasiones, no.
8	Supervisados por la autoridad y los reglamentos propios certificados por la autoridad	Sí

QUESTION/ PREGUNTA	ECUADOR/AEROPUERTO QUITO/MARISCAL SUCRE	NICARAGUA/GROUND HANDLING AIR SERVICE NICARAGUA (GHANSA)
9	Son compartidos, en el proceso de investigación intervienen y los resultados y medidas son compartidos con empresas con actividades similares	Algunos casos sí, otros no.
10	Tenemos indicadores para el manejo del SMS.	No, sólo los procedimientos aeroportuarios actuales.
11	El operador certificado con los procedimientos establecidos en el Manual	El aeropuerto por medio de torre y OPS
12	Por el operador certificado con los procedimientos establecidos en el Manual	Por el aeropuerto
13	El operador certificado	El aeropuerto (EAAI)
14	El control de aeródromo, en coordinación con el operador	Aeropuerto (por medio ATC)
15	Con el Sistema FIDS, radio, teléfono	Torre informa, operaciones asigna estacionamiento (llegando) saliendo capitán pide pushback y encendido de motor a torres, torre autoriza
16	Conocimiento del Manual de Aeródromo de todos los actores que laboran en plataformas	Coordinaciones vía reuniones
17	La complejidad del itinerario heredado de la autoridad, satura plataformas y calles de rodaje.	En temporadas altas, en horas pico (sábado medio día)
18	Está en el nivel aceptable, de acuerdo a las estadísticas hemos tenido pocos incidentes, 5 total 2007	Medio
19	Excelente, ayudaría para garantizar una operación normalizada en los aeropuertos.	----
20	Seguro que sí, contribuyendo con los pasos dados para operar como aeropuerto certificado.	Que se integren algunos operadores que no están.

QUESTION/ PREGUNTA	PANAMA/TOCUMEN S.A.	PERU/LIMA AIRPORT PARTNERS
1	Sí. Utilizamos otros documentos OACI como referencia, pero debemos seguir normativas de la AAC local. Estas están basadas en OACI.	No.
2	Sí. Utilizamos normas generales de la AAC, pero también normas de seguridad propias.	Sí
3	Se tienen los reportes, pero no conocemos si se elaboran estadísticas detalladas. Las estadísticas son llevadas por la AAC a base en parte con nuestros reportes.	Sí
4	Algunos procedimientos de ACI basados en normas OACI son seguidos acorde a los requerimientos de AAC	Sí
5	Auditando, a través de los oficiales de operaciones, el cumplimiento tanto del reglamento de operaciones como de Manual de Aeródromo (en proceso de aprobación AAC).	Con supervisión cercana con personal técnicamente calificado

QUESTION/ PREGUNTA	PANAMA/TOCUMEN S.A.	PERU/LIMA AIRPORT PARTNERS
6	No. Al momento, se está preparando personal para iniciar dicho programa.	Sí
7	Sí. Las aerolíneas que incumplen están sujetas a sanciones por la AAC.	Sí
8	Contratan servicios a terceros bajo la supervisión de las autoridades aeroportuarias y siguiendo disposiciones de la AAC. Los reglamentos propios no pueden ser contrarios a normas del aeropuerto.	De acuerdo a nuestros reglamentos
9	Sí, son compartidos entre la AAC con la alta gerencia del aeropuerto.	Aún no, compartimos la cantidad de eventos
10	Se está trabajando en dichos parámetros formalmente.	Se utiliza el número de incidentes o accidentes por cada 1000 operaciones. Sí está considerado en el sistema SMS implementado
11	El control de aeródromo (AAC).	El operador del aeródromo
12	El movimiento de vehículos en áreas de maniobras es del control de aeródromo. En las plataformas, vías de servicio y los accesos son controlados por el aeropuerto.	Por el operador del aeródromo
13	El aeropuerto en coordinación con el control terrestre (quien tiene la comunicación con el piloto).	El operador del aeródromo
14	El control de aeródromo.	El control de aeródromo (TWR)
15	El centro de gestión de operaciones tiene contacto directo vía hotline, radio y fax con el control de aeródromo	Acuerdo de control de tránsito Aéreo y el operador. Contrato de concesión. Manual de Aeródromo. Mediante reuniones de coordinación.
16	Todos han sido probados, sin embargo, la de mayor impacto ha sido la de fiscalización del uso de procedimientos.	Reportes. Reuniones de coordinación. Resoluciones de seguridad/sanciones.
17	Sí existen problemas de demanda/capacidad, pero en especial con uso de puentes de abordaje en horas pico.	Sí y también en otras áreas del aeropuerto
18	A falta de indicadores, esto es de carácter subjetivo. Como opinión, los incidentes graves son bajos frente a la cantidad de operaciones, pero los leves son varios.	Por ahora, número de operaciones versus número de eventos por cada 1000 operaciones.
19	Sí se puede considerar.	Sería importante tener parámetros para un estudio aeronáutico general. El grupo debería divulgar la información en la web – libre.
20	Se debería recoger las experiencias y problemas de varios operadores y ver cuál podría ser el mejor modelo	Que la autoridad aeronáutica exija el cumplimiento de la implantación del SMS a todos los actores en el aeródromo.

QUESTION/ PREGUNTA	Venezuela/NN	NN
1	Sí. En la señalización vertical existen los rótulos, pero no son lumínicos, se está en proceso, está considerado en inversiones futuras.	No.
2	Sí. Existe una Ley General de Aeronáutica Civil y ya está reglamentada, estamos trabajando para mejorar el manejo de la plataforma. Existe el RTA 14 del INAC, con el cual estamos procediendo a trabajar	Sí
3	Sí. Se lleva, pero algunos incidentes no son reportados, se está trabajando para mejorar los reportes, los reportados se les abre una carpeta para llevarlo como registro.	Sí
4	Sí. Se cumple no en un 100%; se está revisando los procedimientos recomendados para incorporarlo en los procedimientos propios del manejo de plataforma. Se actualiza el manual de operaciones.	No.
5	A través de contratos o acuerdo suscrito entre los actores o prestadores de servicios, ellos son capacitados acerca de los procedimientos en rampa (manual de operaciones).	Mediante la supervisión del personal de operaciones del personal del aeropuerto.
6	No. Estamos en proceso; ya se creó un área SMS en la organización y también se está capacitando al personal.	Sí
7	Sí. Las aerolíneas que operan en el aeropuerto cumplen con las regulaciones emitidas por la autoridad y procedimientos del aeropuerto.	Sí. Adicionalmente, cumplen con las normas emitidas por el operador.
8	Las aerolíneas contratan el servicio a terceros que está certificado por la autoridad y que cumplen con los procedimientos del aeropuerto.	Por medio de la aviación civil y autoridades aeroportuarias.
9	El tema es tratado con todos los actores involucrados, el aeropuerto también involucra a la autoridad de aeronáutica.	Son compartidas con los actores y en general con el aeropuerto. Se comparte información de los agentes que originaron el accidente/incidente con la finalidad de minimizar futuros riesgos y/o novedades.
10	No tenemos SMS implementado; se han incluido algunos aspectos de SMS y se está trabajando para mejorar el desempeño en plataforma.	Sí hay SMS implementado.
11	El aeropuerto, la autoridad aeronáutica, el operador de handling, en estrecha coordinación, pero bajo la supervisión del operador aeroportuario.	Torre de control
12	Existe un procedimiento relacionado a los vehículos, solo ingresan los autorizados y debe ser conducido por personas entrenadas y que tienen licencia (manual gestión en rampa).	Por el operador del aeropuerto a través del personal de operaciones y seguridad.
13	El punto de estacionamiento de las aeronaves es definido por el área de operaciones en coordinación con el prestador de servicios en rampa.	El operador del aeropuerto a través de su departamento de operaciones.

QUESTION/ PREGUNTA	Venezuela/NN	NN
14	El control de aeródromo – ATC, pertenece a la organización del aeropuerto.	Torre de control (ATC)
15	El control de aeródromo – ATC pertenece al aeropuerto y hay procedimiento que coordina al control de aeródromo y las operaciones de plataforma.	Se coordina entre operaciones de ambas partes aeropuerto y control de aeródromo.
16	Se ha creado comité de trabajo de gestión en plataforma donde participan todos los actores; entrenamiento e inspecciones a las operaciones.	La creación de una norma de gestión de plataforma
17	Actualmente la capacidad instalada cubre la demanda existente.	No presentan ninguna novedad de las consultadas, salvo cuando por condiciones meteorológicas otros aeropuertos cierran sus operaciones
18	Aceptable; pero necesitamos implementar el SMS para manejar la seguridad operacional en un nivel aceptable.	Lo considero seguro
19	Consideramos que es necesario integrar los dos aspectos, porque están relacionados	N/A
20	Sería conveniente que exista una guía general al respecto; esto permitiría normalizar algunos procedimientos que sean aplicables.	Todas las responsabilidades de los actores sean coordinadas cumpliendo con la seguridad operacional.

QUESTION/ PREGUNTA	NN	NN
1	No.	Sí
2	Cumplen con reglamentos generales de la autoridad aeronáutica	No. Nos ayudan a realizar operaciones
3	Sí	Sí
4	Sí	No.
5	Acreditación de personal y equipo evaluación de competencia de personal y revisión de condiciones óptimas del equipo	A través de control área.
6	No.	No.
7	Sí.	Sí.
8	Bajo supervisión de autoridades y operador aeroportuario	Las aerolíneas contratan los servicios con terceros que son certificadas por la autoridad
9	Sí, lo investiga la autoridad aeronáutica y lo comparte con los actores.	Sí se comparten todos los resultados.
10	No hay SMS. Se verifica por oficial del aeropuerto conforme formatos de reglas de operación.	No existen parámetros.
11	El aeropuerto.	El control de tránsito aéreo.
12	El aeropuerto.	El control de tránsito aéreo.
13	El aeropuerto.	El aeropuerto
14	El aeropuerto.	El control del aeródromo
15	El aeropuerto controla plataforma; control aéreo controla pista y rodajes.	Existe una programación de actividades que debe respetarse

QUESTION/ PREGUNTA	NN	NN
16	Creación de comités de operaciones; supervisión de áreas de movimiento; elaboración de reglas de operación.	No se ha implantado ninguna
17	Ocasionalmente en horas pico	No.
18	Aceptable, pero mejorable	Bajo.
19	---	Sería deseable contar con mayor información
20	Se debe homogenizar las reglas de operación en plataforma en todos los aeropuertos.	No.

APENDICE D**MODELO DE CUESTIONARIO PARA RECABAR INFORMACIÓN EN LOS ESTADOS
SOBRE LA OPINIÓN DE AUTORIDADES ACERCA DE ALCANCES Y REPERCUSIONES
EN EL EMPLEO DE ESTUDIOS AERONÁUTICOS PARA ATENDER POSIBLES
DEFICIENCIAS**

El presente cuestionario tiene como fin establecer los criterios de aplicación de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos (AGA), como sustento del cumplimiento de disposiciones normativas, ante las autoridades de los Estados.

- 1) En su Estado, ¿es aceptado por su legislación en materia de aeródromos, que se presente un estudio aeronáutico, cuando por restricciones físicas u operativas no pudiera ser cumplida alguna disposición normativa?
- 2) En su Estado, ¿existe alguna disposición expresa dentro de su legislación relativa a aeródromos, que contemple los estudios aeronáuticos como alternativa para el caso del inciso anterior?
- 3) De ser afirmativa su respuesta a la pregunta anterior, ¿en la legislación sobre aeródromos de su Estado que menciona los estudios aeronáuticos relativos a aeródromos, se da orientación sobre la aplicabilidad (en qué casos específicos se puede utilizar), el enfoque y contenido mínimo que deberían cumplir para ser aceptados por la autoridad?
- 4) Si su respuesta a las preguntas 2 y 3 fue afirmativa, ¿existen casos de estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, validados por la autoridad aeroportuaria en su Estado?
- 5) De haber contestado afirmativamente a la pregunta 4, ¿estaría su estado dispuesto a compartir su experiencia en ese campo?
- 6) En caso de que su respuesta a la pregunta 2 haya sido negativa, ¿considera que sería de utilidad incluir los conceptos mencionados en las preguntas 2 y 3 en su legislación?
- 7) Para el caso de que, en su Estado se buscara generar legislación sobre estudios aeronáuticos en el campo de aeródromos, ¿Qué criterios técnicos considera que deberían tomarse como base?
- 8) Un estudio aeronáutico busca mitigar un riesgo por la no conformidad con alguna norma; eso genera responsabilidad, en caso de algún accidente relacionado con la normatividad cuyo cumplimiento sustentó el estudio, por parte de quien lo elaboró y de la autoridad que lo validó. ¿Cuál es la opinión de su Estado sobre esta situación?
- 9) ¿Considera que los estudios aeronáuticos, siempre y cuando sean validados por la autoridad aeroportuaria de un Estado, pueden ser útiles en los procesos de certificación de aeródromos?
- 10) ¿Hay algún comentario que quisiera aportar al tema de los estudios aeronáuticos en el ámbito de los aeródromos?

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Revisión de otros asuntos técnicos**

6.1 El Plan Mundial de Navegación Aérea de la OACI

6.1.1 Bajo la presente cuestión del orden del día, la Reunión trató el tema de la aplicación de las recomendaciones de la 11ª Conferencia de Aeronavegación, donde figuró el tema “*La ATM mundial – del concepto a la realidad*” que dieron origen a la conclusión de alentar a los socios de la industria a trabajar juntos para elaborar hojas de ruta comunes o planes de acción mundiales para incluirlos en el Plan Mundial. Asimismo, se informó que a título de seguimiento, grupos de proyecto especializados, representantes de la industria, elaboraron dos hojas de ruta para la implantación de la ATM. Posteriormente se desarrolló una propuesta para enmendar el Plan Mundial a fin de incorporar textos pertinentes de las hojas de ruta y presentar la propuesta de enmienda a la Comisión para su revisión.

6.1.2 La Reunión fue informada sobre los beneficios para los Estados que suministran y mantienen amplias infraestructuras en tierra, que se prevé una reducción en el costo general de la explotación y mantenimiento de las instalaciones, a medida que se emplee cada vez más la tecnología basada en satélites.

6.1.3 Asimismo, se indicó que en la versión revisada del Plan Mundial de Navegación Aérea (Doc. 9750) para los sistemas CNS/ATM se incluyen las áreas AIS(AIM)/AGA/MET. Con relación al área AIS (AIM), los obstáculos no son reportados correctamente, principalmente en las aproximaciones a la pista. Los reportes de las alturas de los obstáculos y la ubicación de los mismos desde los extremos de pista, son esenciales para el buen desarrollo del Plan Mundial de Navegación Aérea.

**PROYECTO DE
CONCLUSIÓN 6/9 - UBICACIÓN DE OBSTÁCULOS**

Que las autoridades de los aeropuertos respectivos determinen las elevaciones y ubicación de obstáculos en las áreas de aproximación a las pistas y que actualicen la información en el AIP a más tardar antes de la próxima reunión del AGA/AOP/SG/7.

6.2 Aplicación de enmiendas al Anexo 14

6.2.1 Se informó a la Reunión sobre las tres propuestas de enmienda al Anexo 14, Volúmenes I y II. Se mencionó que la primera propuesta incluye las disposiciones revisadas sobre la letra de clave F relacionadas con la clave de referencia de aeródromos, las ayudas visuales y los servicios de salvamento y extinción de incendios, en cuanto a eliminar la disposición sobre el nivel de protección en un aeródromo, la misma que se basa en la frecuencia de los movimientos de aviones de mayor dimensión que opera en un aeródromo. En cuanto a la certificación de aeródromos, se indicó sobre la propuesta de enmienda que introduce dos especificaciones nuevas, la primera que se refiere a las evaluaciones de seguridad operacional que se realizarían al proyectar cualquier cambio en las instalaciones y servicios de aeródromo y el requisito de contar con un programa de instrucción sobre seguridad operacional.

6.2.2 La Secretaría indicó que la segunda propuesta se refiere a las características físicas de helipuertos en tierra, heli-plataformas mar adentro y helipuertos sobre buque, así como especificaciones relativas a las superficies limitadoras de obstáculos y la señalización para helipuertos mar adentro.

6.2.3 La tercera propuesta gira en torno a la introducción de dos marcos: uno para la implantación y mantenimiento del programa de seguridad operacional de un Estado y el otro, para la implantación y mantenimiento del sistema de gestión de la seguridad operacional SMS de un proveedor de servicios.

6.3 **Avance del Subgrupo AGA/AOP en las conclusiones de la reunión RAN CAR/SAM/3 y otros temas importantes para las Regiones CAR/SAM**

6.3.1 La Secretaría presentó a la Reunión el avance de las actividades desarrolladas por el Subgrupo AGA/AOP relativas a las conclusiones de la reunión RAN/CAR/SAM/3 y a otros temas de importancia para las Regiones CAR/SAM. Asimismo, dio a conocer los productos obtenidos por el Subgrupo y puestos a la disposición de los Estados/Territorios. Estas informaciones son presentadas en el **Apéndice** a esta parte del Informe.

6.4 **Actividades Regionales y Mundiales de la OACI en el campo AGA**

6.4.1 La Secretaría señaló las principales actividades a desarrollarse en el ámbito AGA en los próximos años, tanto en la Sede de la OACI como en las Regiones CAR/SAM, así como otros aspectos de interés relacionados con aeródromos.

6.4.2 La Reunión tomó nota de las reuniones y cursos de postgrado en el área de aeródromos que organiza el Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), en coordinación con Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), las tres entidades de México.

6.5 **Otros asuntos**

6.5.1 México presentó la NE/13, relacionada con criterios homogéneos para interpretación de las normas y métodos recomendados del Anexo 14, que aplicará en su proceso de certificación de aeródromos. Por otra parte, Brasil presentó la NE/23, mediante la cual señalaba que los cálculos de distancia declarados presentados en el Adjunto A, Sección 3 – Figura A-1 del Anexo 14, no están teniendo en cuenta despegues en dirección al (los) obstáculo(s) que determinarán el desplazamiento del umbral opuesto.

6.5.2 Como ambas notas de estudio planteaban algunas dudas con respecto a la aplicación práctica del Anexo 14, Vol. I, la Reunión decidió designar un Grupo Ad Hoc para revisarlas, a fin de proponer cuál de los planteamientos propuestos podrían ser elevados a consideración del GREPECAS.

6.5.3 De la revisión y análisis de la NE/13, con relación a la señal de toma de contacto, numeral 5.2.6 del Anexo 14, Vol. I señala que existe confusión en el uso de esta señal cuando se emplea la configuración con clave de distancia (Fig. 5-5 B), en pistas con longitud menor a 2.400 m., pues hay quien interpreta que deben omitirse las señales del centro de la pista hacia el umbral y hay quien lo interpreta de manera diferente. Al respecto, la Reunión tomó nota y propuso el siguiente proyecto de conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSION 6/10 - DEFINICION DE PARES DE SEÑALES A OMITIRSE

Que la OACI defina cuáles pares de señales de la señal de toma de contacto con clave de distancia deben omitirse cuando la distancia de aterrizaje disponible o distancia entre umbrales sea menor a 2.400 m. Al respecto, el AGA/AOP/SG del GREPECAS sugiere omitir las señales que están más cerca del centro de la pista.

6.5.4 Con respecto a la señal de punto de visada versus ubicación del sistema PAPI, numerales 5.2.5.1 y 5.3.5.1 del Anexo 14, Vol. I, se verificó que la redacción del numeral 5.2.5.4 señala que en estos casos el comienzo de la señal coincidirá con el origen de la pendiente de aproximación visual. Durante la revisión de este punto, el representante de IFALPA señaló que su organización encontró una diferencia entre las versiones de inglés y español del Anexo 14, Vol. I de OACI, del numeral 5.2.5.4, según se indica:

La versión en español señala:

Emplazamiento

5.2.5.4 La señal de punto de visada comenzará en un lugar cuya distancia con respecto al umbral será la indicada en la columna apropiada de la Tabla 5-1, excepto que, en una pista con sistema visual indicador de pendiente de aproximación, el comienzo de la señal coincidirá con el origen de la pendiente de aproximación visual.

La versión en Inglés señala:

5.2.5.4 The aiming point marking shall commence no closer to the threshold than the distance indicated in the appropriate column of Table 5-1, except that, on a runway equipped with a visual approach slope indicator system, the beginning of the marking shall be coincident with the visual approach slope origin.

La diferencia se encuentra en la siguiente parte:

5.2.5.4 The aiming point marking *shall commence no closer to the threshold than the distance indicated in the appropriate column*

En la versión en español no existe esta restricción y sólo señala que “La señal de punto de visada comenzará en el lugar cuya distancia con respecto al umbral será la indicada en la columna” siendo más exacta, no dando lugar a variar la distancia de la Tabla 5-1.

6.5.5 Al respecto, la Reunión propuso el siguiente proyecto de conclusión:

**PROYECTO DE
CONCLUSION 6/11 -**

**COMPATIBILIDAD DE REDACCION DEL ANEXO 14, VOL. I,
PÁRRAFO 5.2.5.4, EN LAS VERSIONES DE INGLES Y
ESPAÑOL**

Que la OACI se revise la redacción de las versiones en idioma inglés y español del párrafo 5.2.5.4 del Anexo 14, Vol. I, de tal forma que ambas versiones sean coincidentes.

6.5.6 Con relación a la NE/23 de Brasil, que señala que los cálculos de distancias declaradas presentados en el Adjunto A, Sección 3, Figura A-1 del Anexo 14, la Reunión tomó nota que no se están teniendo en cuenta los despegues en dirección al (los) obstáculo(s) que determinará(n) el(los) desplazamiento(s) del umbral opuesto. Revisada la Figura A-1, se notó que ésta representa una situación de carácter general y no todas aquellas que pudieran presentarse en la realidad; además, que se debe tener en consideración que es un texto de orientación que suplementa las disposiciones del Anexo 14, Volumen I. Por lo tanto, el planificador aeroportuario debiera considerar, entre otras, las características de la aeronave de diseño y aquellas particulares del emplazamiento del aeropuerto para el cálculo de las distancias declaradas de cada pista en particular.

APÉNDICE

AVANCES DEL SUBGRUPO AGA/AOP EN LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RAN CAR/SAM/3 Y OTROS TEMAS IMPORTANTES PARA LAS REGIONES CAR/SAM

(Los avances obtenidos en 2007 y 2008 están marcados en este Apéndice)

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
2/1 Planificación de Ads. de alternativa en ruta.	---	Lista de Aeródromos Alternos En-Ruta	Lista preliminar preparada por IATA, circulada dos veces a los Estados/Territorios y revisiones por la OACI
3/2 Enmienda a la Tabla AOP1.	Elaboración de propuesta de enmienda para Bolivia, Brasil, Chile, Perú, Surinam y Uruguay	4 Enmiendas hasta al momento originadas en la Región SAM	Circulación de cartas con las propuestas a los Estados y Territorios
3/4 Aeródromos próximos a fronteras internacionales.	Proyecto de Conclusión del Subgrupo para que los Estados realicen acuerdos bilaterales	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios
3/5 Retención de las Ayudas Visuales y no Visuales que excedan a las que aparecen en la Tabla AOP 1.	Conclusión del Subgrupo para que los Estados no retiren las ayudas visuales y no visuales que están en exceso en la Tabla AOP1 para fines de Seguridad Operacional	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios
4/3 Recursos para la implantación de instalaciones y servicios de aeródromos.	Conclusión del Subgrupo provee que los Estados adopten las medidas para que los ingresos generados en los aeropuertos sean destinados a instalaciones y servicios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios	Aguardando informaciones de los Estados y Territorios
4/4 Equipos, instalaciones y servicios de aeródromo.	---	---	Acciones tomadas en misiones regulares a los Estados de las Oficinas Regionales NACC y SAM
4/7 Actualización del Plan para Trasladar aeronaves inutilizadas	Conclusión del Subgrupo para que los Estados actualicen en consulta con los explotadores de aeronave y fabricantes el plan para trasladar aeronaves inutilizadas	Los Estados/Territorios ya están llevando a cabo acciones	Contactos con empresas especializadas y convenios con empresas locales Misiones regulares a los Estados
4/8 Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios	Recién iniciado (Planes de Emergencia/COE)	Entrenamiento específico a los Estados/Territorios/Operadores de Aeropuertos	Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia llevado a cabo en Santiago, Chile, 13-17 NOV 2006

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
4/9 Aplicación de Planes de Emergencia de Aeródromos	Propuesta de Creación de Grupo de Tarea sobre Planes de Emergencia/Centros de Operación de Emergencia (COE) – Reunión AGA/AOP/SG/04	Aguardando información del Grupo de Tarea	Aguardando información del Grupo de Tarea Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operación de Emergencia, Santiago, Chile, 13- 17 de noviembre de 2006
4/10 Control y Reducción de Peligro Aviario	---	Creación del Comité Regional CAR/SAM de Prevención de Peligro Aviario y Fauna Reactivación de dos Comités Nacionales (Argentina y Uruguay) Creación de 3 Comités Nacionales (Colombia, Cuba y México) Había el de Brasil y de Panamá Creación de 66 Comités Coordinadores de Aeropuertos (no había ninguno) + 3 Comités en Venezuela y reactivación de uno en Nicaragua	Grupo de Tarea Reunión Técnica (Seminario) para creación del Comité Regional Realización de 3 Conferencias Internacionales y planeada la cuarta para 04-08 de diciembre de 2006 en Panamá Cuarta Conferencia Internacional Sobre Prevención de Peligro Aviario y Fauna, Guayaquil, Ecuador, 1-5 octubre 2007 Quinta Conferencia Internacional Sobre Prevención de Peligro Aviario y Fauna, Brasilia, Brasil, noviembre 2008
4/11 Fuentes de Energía Eléctrica de los Aeródromos	---	---	Acciones tomadas en misiones regulares a los Estados de las Oficinas Regionales NACC y SAM
4/12 Instalación de vallas en los aeródromos (cercos)	Conclusión del Subgrupo provee que los Estados instalen y mantengan con carácter de urgente vallas en los aeródromos a fin de impedir el ingreso de personas y animales Propuesta al GREPECAS para que la OACI estudie la implantación con carácter de norma de vallas en los aeródromos en conformidad con el Anexo 17 (En la sede de la OACI, para la debida consideración)	Algunos Estados tienen corregido estas deficiencias en sus aeropuertos internacionales, pero, todavía, se necesita más informaciones Aguardando informaciones de los Estados/Territorios	Misiones regulares de Oficiales AGA las Oficinas Regionales

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
<p>4/13 Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo</p>	<p>Conclusión para que los Estados tomen medidas para que los operadores de aeropuertos implanten y mantengan programas de mantenimiento de aeródromos, tendientes a eliminar y prevenir deficiencias que tengan un impacto directo en la seguridad operacional</p>	<p>Fundación de ALACPA – Asociación Latino Americana de Pavimentos Aeroportuarios (julio/2002)</p> <p>Traducción de Manual sobre Mantenimiento (Fase de revisión)</p> <p>Elaboración de Manual de Orientación para la Inspección de Aeródromos en las Regiones CAR/SAM Según el Anexo 14</p> <p>Entrenamientos específicos</p>	<p>Seminario sobre Mantenimiento de Pavimentos y Curso Rápido sobre la Interacción Aeronave/Pavimento, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 22-27 de julio de 2002 (62 participantes)</p> <p>Coordinación con la Cooperación Técnica de la OACI</p> <p>Taller de la OACI sobre Certificación de Aeródromos para las Regiones NAM/CAR/SAM, Habla Hispana, Santiago, Chile, 24 al 27 de septiembre de 2002 (88 participantes)</p> <p>Seminario de la OACI-ACI/LAC sobre Sistemas de Gerencia de Pavimentos (SGP) y el Curso Rápido sobre el Método PCI (Índice de Condición de Pavimentos), Lima, Perú, del 19 al 25 de noviembre de 2003 (128 participantes)</p> <p>Taller de la OACI para Inspectores de Aeródromos para las Regiones NAM/CAR/SAM, Argentina, Buenos Aires, 2004 (129 participantes)</p> <p>Seminario OACI/ALACPA/ACI-LAC sobre Diseño de Pavimentos de Aeropuertos y Curso Rápido sobre el Anexo 14 y Documentos Afines para la Regiones NAM/CAR/SAM (Américas), Bogotá, del 11 al 16 septiembre de 2005 (196 participantes)</p>

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
<p>4/13 Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo (Cont.)</p>			<p>Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operación de Emergencia, Santiago, Chile, 13 al 17 de noviembre de 2006</p> <p>Seminario OACI/ACI/FAA/ALACPA/ICAI Sobre Evaluación, Rehabilitación y Proyectos de Recapeos de Pavimentos Aeroportuarios/Taller Sobre el Nuevo Programa de Computadora de la FAA para el Diseño de Recapeos de Pavimentos Aeroportuarios/Curso Rápido Sobre Mantenimiento de Ayudas Visuales a la Navegación Aérea para las Regiones NAM/CAR/SAM (Américas), Lima, Perú, 12 al 17 de noviembre de 2007</p>
<p>4/14 Uso de terrenos en adyacencias de los aeropuertos</p>	<p>Conclusión del Subgrupo: Que los Estados revisen y adopten reglamentos que rijan el uso de los terrenos en proximidades de los aeropuertos</p> <p>Que la OACI estudie la incorporación en el Anexo 14 de especificaciones relativas a restricciones relativas a uso de terrenos teniendo en cuenta cuestiones de ruido y peligrosidad de las construcciones tendiente a minimizar la severidad de daños en caso de un accidente durante despegues y aterrizajes (En consideración por la Sesión AGA de la OACI)</p>	<p>Aguardando información de la sede de la OACI</p>	<p>Tema sometido a la sede de la OACI a través del GREPECAS</p>

OTROS TEMAS TRATADOS POR EL SUBGRUPO

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	Productos obtenidos	Métodos Utilizados
Demanda de y Capacidad de los Aeropuertos (Términos de Referencia del Subgrupo)	En proceso	Aguardando informaciones del Grupo de Tarea	Creación del Grupo de Tarea
Condiciones de generación acústica, polución y tratamiento de residuos (Términos de Referencia del Subgrupo)	---	Traducción del Manual sobre Medio Ambiente Documento distribuido por las Oficinas Regionales a todos los Estados/Territorios	Coordinación con la Cooperación Técnica de la OACI
IncurSIONES en pista (Términos de Referencia del Subgrupo)	Actualización de la definición de "IncurSIONES en Pista" por parte de la OACI Propuesta para que las actividades relacionadas a FAUNA sean tratadas por el Comité de Peligro Aviario para coordinar acciones en aspectos relacionados con incursiones en las pistas (En proceso)	Guía de Prevención para la IncurSION de Pista, preparada por el Grupo de Tarea	Trabajo del Grupo de Tarea
Franjas de Pista y áreas de seguridad de extremo en pista (RESA)	Conclusión del Subgrupo para que los Estados evalúen el suministro de RESA y publiquen en la AIP Presentación y revisión de la información de la base de datos de deficiencias Que IATA apoye al Grupo de Tarea para evaluar el impacto que produciría la reducción de distancias declaradas en las operaciones de aeronaves Relevancia entre la situación de las Regiones CAR/SAM para las correcciones a tener en cuenta para solucionar los problemas	Preparación de Guía sobre Mantenimiento de Pavimentos Preparación de Guía sobre modalidades de construcción y mantenimiento RESAS (EMAS) Indicaciones estadísticas diferenciando los problemas de RESA (Región CAR, falta de RESA). Región SAM (Problemas en las RESAs como obstáculos y desnivelaciones). Esto permite la indicación de estrategias diferenciadas para eliminación/control de deficiencias para cada Región	Creación del Grupo de Tarea Seminario sobre Mantenimiento de Pavimentos y Curso Rápido sobre la Interacción Aeronave/Pavimento, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, 22-27 de julio de 2002 (62 participantes) Acciones del Grupo de Tarea

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Asuntos administrativos**

7.1 Términos de referencia, programa de trabajo y composición del AGA/AOP/SG

7.1.1 La Secretaría presentó a la Reunión los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del Subgrupo para análisis, revisión y adecuación de los mismos a las nuevas demandas de la aviación civil.

7.1.2 Con base en las discusiones sostenidas, la Reunión adoptó el siguiente Proyecto de Decisión y Decisión:

**PROYECTO DE
DECISIÓN 6/12 - TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y
COMPOSICIÓN DEL SUBGRUPO AGA/AOP**

Que los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del Subgrupo AGA/AOP se revisen y adopten como se presentan en los **Apéndices A y B** a esta parte del informe.

**DECISIÓN 6/13 - TÉRMINOS DE REFERENCIA, PROGRAMA DE TRABAJO Y
COMPOSICIÓN DE LOS GRUPOS DE TAREA DEL SUBGRUPO
AGA/AOP**

Que el Subgrupo AGA/AOP adopte los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición de sus Grupos de Tarea como se presentan en el **Apéndice C** a esta parte del Informe.

7.1.3 En conformidad con el Manual de Procedimientos del GREPECAS y considerando que Guatemala y Perú no han asistido a dos reuniones consecutivas del AGA/AOP/SG, se considera que estos dos Estados ya no son miembros del Subgrupo.

7.2 Lugar, fecha y duración para la próxima reunión

7.2.1 La Secretaría presentó a la Reunión el programa tentativo de reuniones del GREPECAS y sus órganos auxiliares para el 2008 y 2009, para tenerse en consideración en el establecimiento de las fechas propuestas para la 7ª Reunión del AGA/AOP/SG a celebrarse en agosto de 2009.

7.2.2 Argentina y México notificaron sus intenciones de ser sede de la próxima Reunión AGA/AOP/SG/7 en 2009, dependiendo de la aprobación de sus Autoridades.

APÉNDICE A

SUBGRUPO DE AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES / PLANIFICACIÓN OPERACIONAL DE AERÓDROMOS (AGA/AOP/SG)

1. Términos de Referencia

- a) Promover y dar seguimiento a la implantación de los requerimientos AOP del Plan de Navegación Aérea CAR/SAM, con particular énfasis en identificar, evaluar y proponer, de acuerdo a los procedimientos establecidos, las correspondientes acciones correctivas oportunas para las deficiencias que afectan a las operaciones de aeronaves y aeropuertos.
- b) Desarrollar la planificación para la Parte AOP del ANP CAR/SAM.
- c) Llevar a cabo una coordinación permanente con los órganos contribuyentes del GREPECAS, con el fin de asegurar una integración adecuada de todas las tareas que contribuyen a la implantación del ANP CAR/SAM.
- d) Revisar los requisitos de la Parte AOP del Plan Regional de Navegación Aérea CAR/SAM con el objeto de desarrollar cualquier cambio requerido para cumplir con los nuevos desarrollos tecnológicos incluyendo aspectos de impacto ambiental

2. Programa de Trabajo

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AGA/AOP/2	Revisar y actualizar a intervalos regulares la Tabla AOP 1 de la Parte AOP del ANP/FASID CAR/SAM en base de las mayores demandas en aeropuertos en función del crecimiento del tráfico aéreo y la acomodación de aeronaves de mayores exigencias en cuanto a requisitos físicos.	B	1ª reunión	8ª reunión
AGA/AOP/3	<p>Revisar y dar seguimiento a la implantación de las acciones correctivas de las deficiencias AGA incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetos y depresiones en las franjas de la pista, principalmente en las áreas niveladas • Separaciones entre las pistas y calles de rodaje • Pendientes de las pistas y calles de rodaje • Obstáculos • Fuente secundaria de energía y tiempo de conmutación • Ayudas visuales • Barreras y caminos perimetrales • Servicios de salvamento y extinción de incendios • Planes de emergencia en los aeródromos • Condiciones de las superficies de las pistas, contaminación y acumulación de caucho • Franjas de pista y áreas de seguridad al extremo de la pista <p>Trasladar, con las correspondientes acciones correctivas, las deficiencias de prioridad urgente (U) a la Junta de Seguridad Aérea.</p>	A	1ª reunión	8ª reunión

NÚMERO DE TAREA	DESCRIPCIÓN DE LA TAREA	PRIORIDAD	FECHA	
			INICIO	FINALIZACIÓN
AGA/AOP/6	Revisar los problemas de demanda/capacidad en aeropuertos y desarrollar opciones para aliviar la congestión en los aeropuertos.	B	1ª reunión	Se transfiere a ATM/CNS Decisión ACG 6/01 8ª reunión
AGA/AOP/7	Revisar los incidentes de las incursiones en las pistas en los aeropuertos y desarrollar orientación para reducir su ocurrencia en coordinación con ATM y OPS.	A	1ª reunión	6ª reunión
AGA/AOP/8	Desarrollo de modelos con los requerimientos mínimos necesarios para Planes de Emergencia y Centros de Operaciones de Emergencia (COE) de los aeródromos del ANP y seguimiento en línea de sus implementaciones, actualización de los simulacros completos y parciales para aumentar la seguridad operacional de los aeropuertos/aeronaves	A	4ª reunión	7ª reunión
AGA/AOP/9	Seguimiento en línea de la implementación del proceso de certificación de aeródromos (documentación básica y certificación de cada aeródromo del ANP) con respectiva implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional, como mejor forma de identificar y resolver las deficiencias que comprometen la culminación de dichos procesos	A	4ª reunión	8ª reunión
AGA/AOP/10	Seguimiento en línea del mantenimiento de los aeródromos (pistas) del ANP, de los planes de acción y de la resolución de dichas deficiencias	A	4ª reunión	8ª reunión

3. Prioridad

- A** Tareas de alta prioridad con relación a las cuales debe acelerarse el trabajo.
- B** Tareas de mediana prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo lo más pronto posible, pero sin detrimento de las tareas de prioridad **A**.
- C** Tareas de menor prioridad, con relación a las cuales debe iniciarse el trabajo según lo permitan el tiempo y los recursos, pero sin detrimento a las tareas de prioridad **A** y **B**.

4. Composición

Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Haití, Honduras, México, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tabago, Uruguay, Venezuela, ACI, ALACPA, CARSAMPAF, IATA, IFALPA e IFATCA.

5. Presidente y Vicepresidente

Presidente – Norberto Cabrera (Cuba)
Vicepresidente – Alberto Palermo (Argentina)

NOTA: El Presidente y el Vicepresidente fueron elegidos para el Período 2007-2009.

APÉNDICE B**SUBGRUPO DE AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES/PLANIFICACIÓN
OPERACIONAL DE AERÓDROMOS (AGA/AOP/SG)****COMPOSICIÓN**

Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Estados Unidos, Honduras, México, Paraguay, República Dominicana, Trinidad y Tabago, Uruguay, Venezuela, ACI, ALACPA, CARSAMPAF, IATA, IFALPA e IFATCA.

Estado Miembro/Organización	Representante
Argentina	José Alberto Palermo / Marcelo Clivio
Barbados	David Broomes
Bolivia	Daniel Navajas
Brasil	Ana Lucia Carvalho de Moraes / Fabio Almeida Esteves
Chile	Sergio Gallo Rosales / Juan Luis Rodríguez
Colombia	Aldemar Pinzón
Costa Rica	Luis Gustavo González Trigo
Cuba	Norberto Cabrera Alonso
Ecuador	A ser definido
Estados Unidos	George Legarreta
Haití	Jacques Boursiquot
Honduras	Geovany Saucedo
México	Gilberto Vázquez Alanís
Paraguay	Francisco Méndez Maldonado / Emilio Rodríguez
República Dominicana	Francia Peña
Trinidad y Tobago	Ronald Gittens
Uruguay	Fernando Maurense / Arturo Forteza
Venezuela	A definir o confirmar
ACI-LAC	Eduardo Flores
ALACPA	William Fullerton
CARSAMPAF	Roberto Cardoza
IATA	Peter Cerdá
IFALPA	Heriberto Salazar
IFATCA	Cedric Murrell

APÉNDICE C**SUBGRUPO DE AERÓDROMOS Y AYUDAS TERRESTRES / PLANIFICACIÓN
OPERACIONAL DE AERÓDROMOS (AGA/AOP/SG)****GRUPOS DE TAREA****FRANJAS DE PISTA Y ÁREAS DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA (RESA)****1. Términos de Referencia:**

- a) Análisis de casos de estudio entregados por los Estados, sobre aeropuertos con restricciones de terreno para proporcionar franjas de pista y RESAs, brindar orientación, y
- b) Análisis anual de las deficiencias de franjas de pista y RESAs e informar los resultados a las Reuniones AGA/AOP/SG.

2. Programa de Trabajo:

El Grupo de Tarea reportará sus resultados a las Reuniones del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de Aeródromos (AGA/AOP/SG).

3. Composición:

Argentina	Juan Carlos González
Colombia	Aldemar Pinzón
Cuba	Norberto Cabrera Alonso / Iraidá Alfonso Valdez
Estados Unidos (<i>Relator</i>)	George Legarreta
Paraguay	Francisco Méndez Maldonado
República Dominicana	Francia Peña
Venezuela	Edgar Garantón
IATA	Peter Cerdá
IFALPA	Heriberto Salazar

DEMANDA/CAPACIDAD EN LOS AEROPUERTOS

1. **Términos de Referencia:**

Análisis de casos de estudio presentados por los Estados/Territorios que cuenten con aeropuertos que tengan problemas de congestión y proporcionar orientación para la gestión de la demanda y aumento de la capacidad para aliviar la congestión, principalmente en las plataformas.

2. **Programa de Trabajo:**

El Grupo de Tarea reportará sus resultados a las Reuniones del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de Aeródromos (AGA/AOP/SG).

3. **Composición:**

Brasil	<i>A ser nominado</i>
Chile (<i>Relator</i>)	Sergio Gallo
Paraguay	Emilio Rodríguez A.
Uruguay	Roque Buroni
ACI	Eduardo Flores
ALACPA	William Fullerton
IATA	Peter Cerdá
IFALPA	Heriberto Salazar
IFATCA	Alfonso Cruz

PLANES DE EMERGENCIA/CENTROS DE OPERACIONES DE EMERGENCIA (COE)**1. Términos de Referencia:**

- a) Realizar actividades para apoyar a los Estados en la implantación de planes de emergencia y de centros de operaciones de emergencia (COE) en los aeródromos internacionales para aumentar la seguridad operacional de los aeródromos/aeronaves; y
- b) Desarrollar, a partir de los documentos de la OACI, estándares mínimos a ser logrados a nivel regional, para la elaboración, implantación, actualización y mantenimiento de los mínimos estándares en términos de planes de emergencia y COE con el objetivo de mejorar la seguridad operacional de los aeródromos/aeronaves.

2. Programa de Trabajo:

- a) Contribuir en la elaboración de una base de datos sobre los planes de emergencia y COE para las Regiones NAM/CAR/SAM, para funcionar, posiblemente, en línea;
- b) Estudiar alternativas para entrenamiento de los Estados/Territorios en la elaboración e implantación de planes de emergencia y COE; y
- c) Ajustar este programa en la medida que el avance del trabajo del Grupo de Tarea así lo requiera.

3. Composición:

Argentina (<i>Relator</i>)	Juan Carlos González
Bolivia	Daniel Navajas
Colombia	Aldemar Pinzón
Costa Rica	<i>A ser nominado</i>
Estados Unidos	George Legarreta / Marc Tonnecliff
Honduras	Geovany Saucedo
Paraguay	Emilio Rodríguez A.
Uruguay	Roque Buroni
CARSAMPAF	Roberto Cardoza
IATA	Mauricio Morán

ESTUDIOS AERONÁUTICOS EN EL ÁMBITO AGA

1. Términos de Referencia:

- a) Proveer material técnico a los miembros del AGA/AOP/SG para identificar, de acuerdo al Anexo 14 y el Documento 9774 de la OACI (Certificación de Aeródromos) y Documento OACI 9137, Parte 6, los temas que podrán requerir estudios aeronáuticos en el ámbito AGA, principalmente en términos de RESAs, franjas de pistas, obstáculos, etc.; y
- b) Proveer al AGA/AOP/SG los mecanismos necesarios para establecer las interfaces requeridas entre las diferentes áreas que deberán participar de un estudio aeronáutico en el ámbito AGA, principalmente con vistas a la implantación de los SMS.

2. Programa de Trabajo:

- a) Indicar la metodología y parámetros necesarios a los estudios aeronáuticos en el ámbito AGA;
- b) Indicar cómo se relacionan los motivos que podrán llevar a los estudios aeronáuticos;
- c) Indicar los pasos necesarios para un estudio aeronáutico;
- d) Proporcionar un ejemplo de estudio; y
- e) Elaboración de una Guía sobre estudios aeronáuticos de aplicación en el ámbito AGA, en conformidad con lo previsto en el Anexo 14 y el Documento 9774 de la OACI y con las interfaces con otras áreas afines que afecten las operaciones de los aeródromos, a los fines de evaluación de obstáculos alrededor de los aeródromos, de manera que se pueda, en situación específica, siempre que haya diferencia con el Anexo, presentar áreas y superficies que posibiliten las operaciones por instrumentos de acuerdo a la aeronave crítica. El Anexo 14 y el Doc 9137 – Parte 6, son materiales básicos y, siempre que sea posible, deberán ser guías en el estudio. Asimismo, las RESAs y franjas de pista deberán ser consideradas en esta Guía.

3. Composición:

Argentina	Marcelo Fernando Clivio
Brasil	Ana Lucia Carvalho de Moraes / Afonso Heleno de Oliveira
Colombia	Aldemar Pinzón
Costa Rica	Sidney Castellón Camacho / Miguel Cerdas
Cuba	Iraida Alfonso Valdez
Haití	Jacques Boursiquot
México (<i>Relator</i>)	Gilberto Vázquez Alanís
Paraguay	Roque Florentín
República Dominicana	Francia Peña
Trinidad y Tabago	Ronald Gittens
Uruguay	Fernando Maurenté
Venezuela	Edgar Garantón / Javier Marquina / Cornelio Trujillo

ADECUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

1. Términos de Referencia:

Asesorar a los Estados/Territorios sobre:

- a) Diseño, construcción y modificación de calles de rodaje que contribuyan a operaciones en los aeropuertos más seguras y eficientes;
- b) Optimización de los sistemas y del emplazamiento de ayudas visuales;
- c) Identificación de necesidades para el rediseño de las salidas de pista y calles de rodaje, y
- d) Identificación, publicación y búsqueda de soluciones para los puntos problemáticos (hotspots) (trazado de calles de rodaje que causan dificultades).

2. Tarea:

Elaborar el Programa de Trabajo para el Grupo de Tarea.

3. Composición:

Argentina	Fernando Ratto
Brasil	Fabio Esteves / Afonso Heleno de Oliveira
Chile	Juan Luis Rodríguez
Costa Rica	(A definir)
Estados Unidos (<i>Relator</i>)	George Legarreta
México	Gilberto Vázquez Alanís
República Dominicana	(A definir)
ACI-LAC	Eduardo Flores
CARSAMPAF	Roberto Cardoza
IATA	Eduardo Juranovic
IFALPA	Heriberto Salazar

**PISTAS RESBALADIZAS
(COEFICIENTE DE ROZAMIENTO,
DESCONTAMINACIÓN DE PISTA Y REMOCIÓN DE CAUCHO)**

1. **Términos de Referencia:**

- a) Asesorar a los Estados/Territorios sobre:
- la estandarización de las publicaciones de la condición de la superficie de pista;
 - los distintos métodos y frecuencias de limpieza y descontaminación de pista; y
 - los métodos y frecuencias en la medición del coeficiente de rozamiento (FCT) con la participación y asesoramiento de ALACPA y ACI-LAC.
- b) Efectuar las coordinaciones necesarias con ALACPA, ACI-LAC e IFALPA.

2. **Tarea:**

Elaborar el Programa de Trabajo para el Grupo de Tarea.

3. **Composición:**

Argentina	Juan Carlos González
Colombia	Jesús Antonio Villamarín Vargas
Costa Rica (<i>Relator</i>)	Sidney Castellón Camacho
Cuba	Oscar Rodríguez Méndez
México	Gilberto Vázquez Alanís
ACI-LAC	Eduardo Flores
ALACPA	William Fullerton
IFALPA	Heriberto Salazar

**Cuestión 8 del
Orden del Día:****Otros asuntos**

8.1 No hubieron otros asuntos que tratar.