



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Temas relacionados con la planificación e implantación de la navegación aérea a nivel regional

3.4 Informe de la Reunión AGA/AOP/SG/6

INFORME DE LA REUNION AGA/AOP/SG/6

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta a la Reunión los resultados de la Sexta Reunión del Subgrupo de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos, para su aprobación.

Referencias:

- Plan de Navegación Aérea para las Regiones CAR/SAM, Doc. 8733; y
- Informe Final de la Sexta Reunión del Subgrupo AGA/AOP/SG/6 de GREPECAS, San José, Costa Rica, Junio 2008.

1. Introducción

1.1 La Sexta Reunión del Subgrupo de GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres/Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/6) fue atendida por 40 delegados de 14 Estados y 6 Organizaciones Internacionales miembros del Subgrupo AGA/AOP y un Estado de la Región CAR. La reunión formuló proyectos de conclusiones y decisiones, incluidos en el **Apéndice A**, para la aprobación de la Reunión del GREPECAS/15.

2. Revisión de las conclusiones y decisiones del GREPECAS/14

2.1 La Reunión revisó las conclusiones y decisiones pendientes del GREPECAS/14 relevantes para el Subgrupo AGA/AOP/SG. El estado actualizado de dichas conclusiones y decisiones se presentan en la Nota de Estudio/03.

2.2 La Reunión fue informada respecto a la gran cantidad de solicitudes para proporcionar instrucción sobre certificación de aeródromos y, por tanto, 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*.

3. 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. Varios delegados manifestaron que existen dificultades en acceder a la GANDD, impidiendo la actualización de la información en línea. Los problemas existentes serán reportados y corregidos, 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 nuevos procedimientos realizados 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 lleve 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 nuevas alternativas que el AGA/AOP/SG pudiera considerar para mejorar el mantenimiento de los aeródromos y 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 el uso de 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. A este respecto, la Reunión adoptó la Decisión 6/1 - *Creación del Grupo de Tarea sobre Pistas Resbaladizas*.

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

3.4.1 Al examinar la 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, la Reunión tomó nota que continúan los principales problemas que se indican a continuación: falta de conciencia sobre los efectos de los planes de emergencia y COE en la seguridad operacional de las aeronaves / aeropuertos; ausencia de planes de emergencia; planes de emergencia no actualizados; falta de prácticas completas de emergencia o prácticas de emergencia parciales (simulacros) de los planes; no implantación de los COE, informaciones básicas del COE que no han sido actualizadas; y falta de prácticas de los COE, entre otros aspectos.

3.4.2 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. Considerando lo anterior, la Reunión formuló el 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)*.

3.5 **Certificación de aeródromos/Sistemas de gestión de la seguridad operacional**

3.5.1 Con relación a los avances de los Estados/Territorios sobre la implantación de la certificación de aeródromos, se tomó conocimiento que varios de ellos, principalmente de la Región CAR, han solicitado instrucción específica sobre el tema. A raíz de estas constataciones, la Reunión formuló el Proyecto de Conclusión 6/3 - *Instrucción sobre Certificación de Aeródromo*.

3.5.2 La Reunión fue presentada con 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.

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

3.6.1 La Reunión fue proporcionada con información 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. Se informó también que muchos de los Estados auditados aún no han certificado o establecido un proceso para la certificación de los aeródromos, ni asegurado que los explotadores de aeródromos implementen un SMS como parte de su proceso de certificación. Otros aspectos discutidos fueron la falta de las áreas de seguridad de extremo de pista (RESA), el incumplimiento por parte de un alto porcentaje de los Estados/Territorios auditados con respecto a la medición del coeficiente de rozamiento en las pistas y la falta de la revisión periódica de los planes de emergencia. El análisis resultante permitirá priorizar las acciones necesarias para resolver los problemas de seguridad operacional identificados.

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 composición de la nueva Junta Directiva. 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.

3.7.2 Se informó a la Reunión que el próximo Seminario/Taller ALACPA sobre Mantenimiento de Pavimentos Aeroportuarios se realizará en conjunto con la FAA en la Ciudad de México, México, del 27 al 31 de octubre de 2008 y también que ALACPA forjó una sociedad 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 de 2008.

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

3.8.1 El Presidente de CARSAMPAF presentó un sumario de las actividades de 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. 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.

3.8.2 La Reunión consideró que las aerolíneas deberían integrarse al CARSAMPAF, para asegurar la continuidad de las acciones de este Comité para las Regiones CAR/SAM. Como resultado de estas discusiones, se formuló el Proyecto de Conclusión 6/4 - *Integración de Aerolíneas en el Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)*.

4. 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 Reunión fue informada sobre 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).

5. 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 obtenidos por este Grupo de Tarea y, se consideró sobre la necesidad de una más estrecha relación entre los explotadores de aeronaves, operadores de aeropuertos y la correspondiente autoridad de aviación civil del Estado/Territorio. A este respecto, los operadores de aeropuertos deben estar conscientes de la posibilidad de usar las “*opciones de aeronaves*” disponibles, que permiten operar en una longitud de pista reducida y deberían consultar a sus clientes sobre las 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 requeridas. 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.

5.1.2 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. Con base en estas discusiones, la Reunión formuló el 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)*.

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

5.2.1 A pesar de las labores y de los asuntos 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; y 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.

5.2.2 En vista que se encontró que todavía existen aspectos en el área AGA que no están siendo debidamente tratados, los cuales tienen carácter de urgencia debido a los requerimientos operacionales que las modernas aeronaves, incluyendo los aviones de gran porte (NLA) que demandan mayores exigencias a la infraestructura aeroportuaria, se decidió establecer un nuevo Grupo de Tarea para tratar este asunto. Con base en lo antes presentado, la Reunión formuló la Decisión 6/6 - *Creación del Grupo de Tarea sobre Adecuación de la Infraestructura Aeroportuaria*.

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

5.3.1 El informe del Grupo de Tarea indica que hay congestionamientos en determinados horarios, y que un considerable número de reportes de accidentes/incidentes es recibido debido a mala gestión de plataformas. Asimismo, la información ha demostrado que hay diversos conflictos por parte de los varios actores que actúan en las plataformas. Una encuesta llevada a cabo por las dos Oficinas Regionales de la OACI tuvo el objetivo de analizar la congestión en las plataformas y su control a través de la autoridad, así como la implantación del SMS y si hay estadísticas sobre accidentes/incidentes en las plataformas, etc. A la luz de los resultados, la Reunión formuló el Proyecto de Conclusión 6/7 - *Seminario sobre Demanda/Capacidad para las Regiones CAR/SAM*.

5.4 **Informe del Grupo de Tarea sobre Planes de Emergencia/Centros de Operaciones de Emergencia (COE)** - 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, así como el cuestionario previamente elaborado con el objetivo de obtener información útil que puedan ayudar a orientar las actividades del Grupo de Tarea. En base al análisis a este cuestionario, la Reunión formuló el Proyecto de Decisión 6/8 - *Encuesta sobre Estudios Aeronáuticos en el Ámbito AGA*.

6. **Revisión de otros asuntos técnicos**

6.1 **El Plan Global de Navegación Aérea (Plan Global) de la OACI**

6.1.1 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. También fue informada sobre la inclusión de las áreas AIS(AIM)/AGA/MET en la versión revisada el Plan Global de Navegación Aérea (GANP), y que en el área AIS (AIM) se requiere corregir los reportes de las alturas de los obstáculos y la ubicación de los mismos desde los extremos de pista para el buen desarrollo del GANP. Con base en las discusiones llevadas a cabo, la Reunión formuló el Proyecto de Conclusión 6/9 - *Ubicación de Obstáculo*.

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.

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 Reunión fue informada del 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 incluidos en el **Apéndice B** a esta nota de estudio. Hay lineamientos y software específicos a disposición de los Estados/Territorios.

6.4 **Actividades regionales y globales de la OACI en el campo de AGA**

6.4.1 La Reunión fue informada sobre las principales actividades a desarrollarse en el ámbito AGA en los próximos años y tomó conocimiento de los cursos de postgrado organizados por 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.

7. **Otros asuntos**

7.1 México y Brasil presentaron dos notas de estudio, las cuales planteaban algunas dudas con respecto a la aplicación práctica del Anexo 14, Vol. I. Con base en lo antedicho, la Reunión formuló el Proyecto de Conclusión 6/10 - *Definición de Pares de Señales a Omitirse*.

7.2 Con respecto la nota de estudio presentada por Brasil, la Reunión formuló el Proyecto de Conclusión 6/11 - *Compatibilidad de Redacción del Anexo 14, Vol. I, Párrafo 5.2.5.4, en las Versiones de Inglés y Español*. La discusión detallada sobre este asunto se incluye en el **Apéndice C** a esta nota de estudio.

8. **Asuntos administrativos**

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

8.1.1 La Reunión revisó y analizó los Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del Subgrupo con base en las nuevas demandas de la aviación civil y adoptó el Proyecto de Decisión 6/12 - *Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición del Subgrupo AGA/AOP* y Decisión 6/13 - *Términos de Referencia, Programa de Trabajo y Composición de los Grupos de Tarea del Subgrupo AGA/AOP*.

8.2 **Lugar, fecha y duración para la próxima reunión**

8.2.1 La Reunión fue informada sobre el programa tentativo de reuniones del GREPECAS y sus órganos auxiliares para el 2008 y 2009, estableciendo la séptima reunión del AGA/AOP/SG para agosto de 2009.

8.2.2 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.

9. **Acción por el GREPECAS**

9.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información en esta nota de estudio; y
- b) aprobar los Proyectos de Conclusión y de Decisión contenidos en el **Apéndice A** a esta nota de estudio.

- - - - -

APENDICE A

PROYECTOS DE CONCLUSION Y DECISION PARA LA APROBACION DE GREPECAS DECISIONES A TITULO INFORMATIVO

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.

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)” (*Adjunto 1 a esta nota de estudio*) 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 (*Adjunto 2 a esta nota de estudio*) a los Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales.

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.

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.

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.

**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 (*Adjuntos 3 y 4 a esta nota de estudio*).

**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.

ADJUNTO 1 AL 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 transportando 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 cuadriculado, 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, transeptores 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 Cuadrículados 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.

M I S I Ó N

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.

M I S I Ó N

**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 periodo 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:

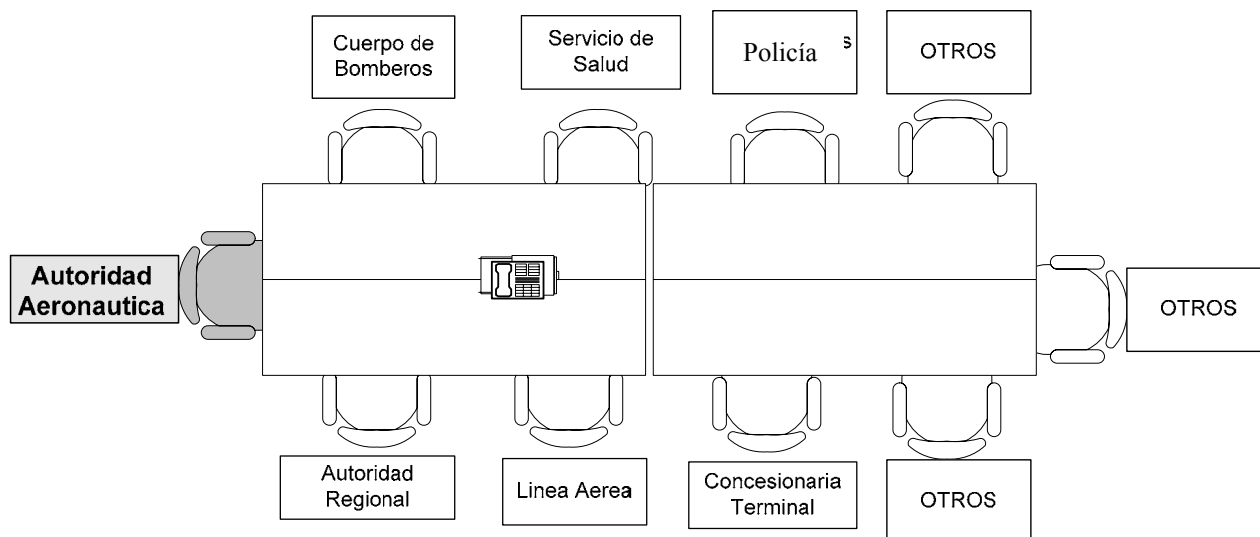
- a) El COE se dará por constituido con la presencia del Jefe del Aeropuerto o quien lo subrogue, el Jefe SSEI o quien lo subrogue, el representante del concesionario del aeropuerto (cuando corresponda), representante de la Empresa Aérea afectada si corresponde y los representantes de los organismos 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	jrojas@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

ADJUNTO 2 AL APENDICE A**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?

ADJUNTO 3 AL APENDICE 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	Revisar y dar seguimiento a la implantación de las acciones correctivas de las deficiencias AGA incluyendo: • 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 Trasladar, con las correspondientes acciones correctivas, las deficiencias de prioridad urgente (U) a la Junta de Seguridad Aérea.	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.

ADJUNTO 4 AL APÉNDICE A

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	<i>A ser definido</i>
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 Maurente / Arturo Forteza
Venezuela	<i>A definir o confirmar</i>
ACI-LAC	Eduardo Flores
ALACPA	William Fullerton
CARSAMPAF	Roberto Cardoza
IATA	Peter Cerdá
IFALPA	Heriberto Salazar
IFATCA	Cedric Murrell

- - - - -

APÉNDICE B**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
4/13 Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo	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	Fundación de ALACPA – Asociación Latino Americana de Pavimentos Aeroportuarios (julio/2002) Traducción de Manual sobre Mantenimiento (Fase de revisión) Elaboración de Manual de Orientación para la Inspección de Aeródromos en las Regiones CAR/SAM Según el Anexo 14 Entrenamientos específicos	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) Coordinación con la Cooperación Técnica de la OACI 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) 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) Taller de la OACI para Inspectores de Aeródromos para las Regiones NAM/CAR/SAM, Argentina, Buenos Aires, 2004 (129 participantes) 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)

RAN/CAR/SAM/3	Resultados obtenidos por el AGA/AOP	PRODUCTOS obtenidos	Métodos Utilizados
4/13 Establecimiento de programas de mantenimiento preventivo (Cont.)			Taller sobre Planes de Emergencia y Centros de Operación de Emergencia, Santiago, Chile, 13 al 17 de noviembre de 2006 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
4/14 Uso de terrenos en adyacencias de los aeropuertos	Conclusión del Subgrupo: Que los Estados revisen y adopten reglamentos que rijan el uso de los terrenos en proximidades de los aeropuertos Que la OACI estudie la incorporación en el Anexo 14 de especificaciones 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)	Aguardando información de la sede de la OACI	Tema sometido a la sede de la OACI a través del GREPECAS

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

APENDICE C

DISCUSIONES SOBRE LA PROPUESTA DE ENMIENDA AL ANEXO 14 PRESENTADA POR BRASIL Y MEXICO

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.

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.

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 Proyecto de Conclusión 6/10 - *Definición de Pares de Señales a Omitirse*.

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:

5. 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.

6. 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.

7. 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

8. 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.

9. Al respecto, la Reunión propuso el Proyecto de Conclusión 6/11 - *Compatibilidad de Redacción del Anexo 14, Vol. I, Párrafo 5.2.5.4, en las Versiones de Inglés y Español*.

10. 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.

- FIN -