



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/5 — NE/15
04/03/14

**Quinta Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/5)**

Puerto España, Trinidad y Tabago, 28 al 30 abril de 2014

Cuestión 8

**del Orden del Día: Cooperación e instrucción regional
8.6 Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto**

**SUMARIO DE DISCUSIONES REUNIÓN PARA EL DESARROLLO DEL PLAN DEL
PROYECTO DE ASISTENCIA MUTUA DE AEROPUERTO A AEROPUERTO**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO

Los aeropuertos tienen una larga historia de ayudar a otros aeropuertos en un momento de necesidad. Sin embargo, esta asistencia a otros aeropuertos no siempre es planificada ni coordinada con anticipación para garantizar su eficiencia y eficacia. El concepto conocido como Grupo de Operaciones de Desastre (Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto) surgió de la necesidad de atender la recuperación operacional de los aeropuertos posterior a un desastre de alta magnitud, en el cual los aeropuertos no necesariamente son los primeros en la línea en recibir asistencia ante un desastre. Actualmente, el concepto existe entre aeropuertos, pero únicamente dentro de las fronteras de los Estados individuales. Posterior a la presentación de una nota de estudio por parte de Estados Unidos durante la Reunión C/CAR/DCA25 sobre los Programas de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto, la Oficina Regional NACC de la OACI convocó la Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto, la cual se celebró en la Oficina Regional NACC de la OACI, en la Ciudad de México, México del 28 al 29 de enero de 2014, para evaluar el concepto de este programa a través de fronteras internacionales en la región.

Acción:	La acción se presenta en la Sección 4
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Anexo 14 de la OACI, Volumen I - <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i>• Doc 9137 de la OACI, Parte 7, <i>Planificación de emergencia en los aeropuertos</i>• Informe 73 del Programa de Investigación Cooperativa de Aeropuertos (ACRP): Programas de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto (Libro de orientación)• Programa 45 de Investigación Cooperativa de Aeropuertos: Modelo de Acuerdos de Ayuda Mutua para Aeropuertos• Circular de Advertencia de la FAA de Estados Unidos, AC150/5200-31, Planes de Emergencia de Aeropuertos• NE/15, C/CAR/DCA/13, Programas de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto, 02/05/13• Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto en la Oficina Regional NACC de la OACI, 28 al 29 de enero de 2014

1. Introducción

1.1 La respuesta y recuperación ante desastres es uno de los retos más significativos que puede enfrentar un aeropuerto. Un desastre mayor, como lo es un terremoto, cenizas volcánicas o un huracán, puede devastar las operaciones de un aeropuerto durante el momento en el que el aeropuerto podría ser el conducto principal para las operaciones de ayuda. Además, está bien documentado que un desastre mayor a gran escala en algún Estado, podría ampliar la ayuda existente dentro del Estado y la recuperación de bienes, de tal manera que dichos bienes podrían dirigirse principalmente a diversas operaciones de ayuda para brindar asistencia humanitaria. En dicho caso, la asistencia de recuperación para el aeropuerto podría colocarse en una prioridad secundaria durante las fases iniciales de ayuda y operaciones de recuperación. Un esfuerzo de asistencia coordinado y planificado con anticipación que involucre a aeropuertos hermanos y que incorpore protocolos establecidos, listas de verificación y personal capacitado, podría asistir a un aeropuerto en búsqueda de la recuperación y del restablecimiento de la continuidad de operaciones. Dicho modelo existe en el concepto de Grupo de Operaciones de Desastres (DOG).

2. Discusión

2.1 Históricamente, los aeropuertos en el mundo han firmado acuerdos de asistencia mutua con otros aeropuertos para poder brindar asistencia a un aeropuerto en caso de necesidad, particularmente cuando se necesita asistencia que va más allá de las capacidades de un aeropuerto. Los textos de orientación de la OACI contenidos en el Anexo 14, Volumen I y en el Doc 9137, Parte 7, hablan de la necesidad de coordinar la asistencia hacia y desde el aeropuerto en tiempos de desastre. Este modelo de asistencia mutua que utiliza respuesta local, funciona bien cuando el desastre no es de gran magnitud y no abruma las capacidades del aeropuerto, por ejemplo, cuando hay un accidente de aeronave en el aeropuerto. El problema surge cuando el desastre natural es de gran magnitud, como un huracán o un terremoto, el cual, excede la capacidad del aeropuerto. El momento en el cual el aeropuerto puede ser lo más crítico es desafortunadamente el momento en el que está bajo mayor estrés. En dicho momento, puede que el aeropuerto no sea capaz de tener una rehabilitación rápida mediante el uso exclusivo de sus propios bienes y recursos. Un modelo de asistencia planificada previamente, protocolos de recuperación, y asistencia mediante aeropuertos hermanos, países o agencias podría ayudar a restablecer los servicios esenciales en el aeropuerto y, por ende, asistir a un país en su totalidad.

2.2 **Marco de referencia del Concepto:** A pesar que los programas de asistencia mutua que no son de aviación establecieron el modelo mediante el cual se desarrolló el concepto DOG, es la asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto la más fascinante. El concepto DOG de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto incorpora ciertos elementos funcionales y expectativas que se detallan en el **Apéndice A** a esta nota de estudio.

2.3 **Desarrollo de un Programa:** A pesar que los grupos de ayuda mutua que no son de aviación (por ejemplo los de servicios públicos) son amplios y están bien desarrollados, existe una experiencia limitada en la aplicación de dichos programas entre aeropuertos. En la actualidad, no hay esfuerzos internacionales conocidos que lleven este concepto a lo largo de las fronteras internacionales entre aeropuertos. La orientación actual disponible a aquellos interesados en desarrollar un programa de grupo para operaciones de desastre se detalla en el Apéndice A a esta nota de estudio.

2.4 Los beneficios que se contemplan en el concepto del grupo de operaciones de desastre se detallan en el Apéndice A a esta nota de estudio.

Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto

2.5 Costa Rica, Cuba, Estados Unidos, Haití, Honduras, Jamaica, México y República Dominicana participaron en la Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto en la Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México del 28 al 29 de enero de 2014.

2.6 La Reunión contó con presentaciones de los Informes 45 y 73 del Programa de Investigación Cooperativa de Aeropuertos (ACRP) sobre el concepto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto y el desarrollo de acuerdos de asistencia mutua del investigador principal de los Informes 45 y 73. Haití, Jamaica y México también contribuyeron con presentaciones. Cada Estado miembro ofreció una revisión de las estructuras existentes de gestión de emergencias y las capacidades en sus respectivos Estados. La Reunión acordó que el concepto tenía aplicación dentro del contexto internacional y todos acordaron trabajar para desarrollar un modelo que pueda llevar el concepto a operaciones que crucen fronteras.

2.7 La Reunión comentó y acordó la siguiente definición de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto que se utilizará en el desarrollo del modelo y proyecto piloto. ***“Un programa de asistencia mutua es un acuerdo escrito voluntario y no contractual que proporciona asistencia ante emergencias de corto plazo o asistencia ante algún desastre entre dos o más entidades.”***

2.8 La Reunión acordó examinar la mejor manera de liderar el programa bajo uno de los siguientes esquemas: Oficina Regional NACC de la OACI, aeropuertos, Estados miembros, Organizaciones Internacionales o un contratista dependiendo en los aeropuertos/Estados miembros que firmen el acuerdo y su situación, es decir, aeropuertos concesionarios, aeropuertos propiedad del Estado, recursos disponibles, etc.

2.9 La Reunión acordó una lista de partes interesadas que necesita incluirse para la coordinación de este proyecto y se detalla en el Apéndice A a esta nota de estudio.

2.10 La Reunión acordó que los tipos de aeropuertos que deberían incluirse en el programa modelo y el proyecto piloto son: los aeropuertos internacionales según la definición del Anexo 14, Volumen I (inicialmente) y los aeropuertos regionales (sólo hasta que el programa esté desarrollado y probado dependiendo la efectividad del programa piloto).

2.11 La Reunión acordó la siguiente definición para la activación del programa DOG: ***“Según sea prudente y según haya sido coordinado entre las partes involucradas para restablecer un aeropuerto a su estado operacional – normalmente restringido a la fase de respuesta ante una emergencia a menos que haya sido coordinado ampliamente entre las partes”***. También se acordó el tipo de emergencias que podrían activar un despliegue de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto como sigue: ***“Los desastres que podrían afectar el estado operacional de un aeropuerto, excepto en aquellos eventos en los que las partes están de acuerdo que la seguridad operacional y la seguridad de los proveedores podría ser adversamente afectada. Normalmente está restringido a desastres naturales y no se proporciona ante situaciones de terrorismo, cuestiones laborales o situaciones de agitación civil.”***

2.12 La Reunión acordó completar los siguientes pasos futuros para que el programa DOG progrese:

- Investigar documentos de acuerdos existentes
- Desarrollar habilidades y capacidades de encuesta
- Desarrollar una nota de estudio para su presentación durante la NACC/DCA/5
- Desarrollar un programa modelo
- Desarrollar un proyecto piloto entre otros

2.13 La Reunión acordó redactar una encuesta de capacidades de planificación de emergencias y capacidades aeroportuarias para ser enviada a todos los Estados y Territorios de la Región CAR. Estados Unidos redactará la encuesta y enviará la misma para aprobación a través de la Oficina Regional NACC de la OACI después de la Reunión NACC/DCA/5.

2.14 Estados Unidos desarrollará un esbozo de modelo y un acuerdo para el programa de ayuda mutua de aeropuerto a aeropuerto y el mismo será coordinado con la Oficina Regional NACC de la OACI antes de la siguiente Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto.

2.15 La Reunión propuso que la siguiente reunión para el programa DOG fuera programada para el verano de 2014, después de la Reunión NACC/DCA/5. La Secretaría solicitó voluntarios para ser anfitriones de la reunión. Diversos Estados ofrecieron explorar la posibilidad de ser anfitriones de la reunión. Una propuesta sugirió que la reunión se lleve a cabo en Miami en las oficinas de la IATA, lo cual podría iniciar el involucramiento de la IATA y de ALTA en el proyecto. Estados Unidos coordinará con la Secretaría y discutirá el tema con IATA y ALTA. El Sumario de Discusiones de la reunión para el desarrollo del plan del Proyecto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto, se encuentra disponible en el siguiente enlace: <http://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2014-airport-to-airport.aspx>

3. Grupo de Operadores de Desastres de Latinoamérica (LACDOG)

3.1 La Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto propuso el establecimiento del Grupo de Operadores de Desastres de Latinoamérica (LACDOG) para ser implementado en los Estados/Territorios de las Regiones NAM/CAR a partir de la aprobación de la Reunión NACC/DCA/5 con la finalidad de desarrollar el plan del proyecto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto.

3.2 Existen muchos retos de seguridad operacional que enfrentan los aeropuertos en el mundo, la respuesta ante un desastre y recuperación es sólo uno de ellos. También existen soluciones creativas para tratar dichos retos. El LACDOG explorará el desarrollo de un programa modelo que podría llevar el concepto a cruzar fronteras y establecer programas que podrían asistir a los aeropuertos en la recuperación operacional posterior a un desastre.

3.3 La Reunión para el Desarrollo del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto ha desarrollado una encuesta de capacidades aeroportuarias en la región (ver **Apéndice B**), para desarrollar una propuesta para el modelo del programa y una propuesta de proyecto piloto que probará la aplicación del concepto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto en la región.

3.4 El concepto de LACDOG para la región CAR, junto con la Encuesta sobre capacidades, el bosquejo del programa modelo y el bosquejo del Proyecto piloto se someten a esta Reunión para aprobación por los Directores de Aviación Civil NACC.

4. Recomendación

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de los esfuerzos presentados en esta nota de estudio para desarrollar el Plan del Proyecto de ayuda mutua de aeropuerto a aeropuerto;
 - b) aprobar el establecimiento de un Grupo de Operadores de Desastres de Latinoamérica (LACDOG) mencionado en la Sección 3; y
 - c) aprobar el desarrollo de la encuesta de capacidades, el bosquejo del programa modelo y el bosquejo del Proyecto piloto según el Apéndice B y el Sumario de Discusiones del Plan del Proyecto de Asistencia Mutua de Aeropuerto a Aeropuerto.
-

APÉNDICE A
GUIAS Y BENEFICIOS DE DESARROLLAR UN GRUPO OPERADOR DE DESASTRES
(DOG)

- A. El concepto de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto DOG incorpora **ciertos elementos y expectativas funcionales**, incluyendo:
- Deben desarrollarse protocolos, procedimientos, acuerdos y consideraciones financieras.
 - Se debe redactar un documento de procedimientos operacionales estandarizados (SOP) a partir de acuerdos y orientación técnica.
 - El SOP debería incluir inventarios de activos y definir la lista de Recursos Esenciales Mínimos (REM).
 - Establecimiento de logística, comunicaciones, procesos de trabajo, seguridad y otros protocolos requeridos.
 - La asistencia debería permanecer bajo el control del aeropuerto receptor.
 - Debería contar con apoyo pleno del gobierno y de la administración superior.
 - Sólo debería utilizarse para asistencia relacionada con la aviación y sólo posterior a un desastre.
 - Los desastres están categorizados por escala y dicha categorización se utiliza para establecer protocolos de respuesta.
 - Debe operarse bajo una metodología de “llamado”, y el aeropuerto receptor debería determinar qué se necesita.
 - Debe ser completamente voluntario.
 - Incluye una fase de reconocimiento, establecimiento de terminologías estandarizadas, comando y control de autoridad, comunicaciones, equipos funcionales, seguridad, instrucción y participación.
 - Debería existir un sistema de comunicaciones efectivas previo a la activación.
 - Debería tener un propósito y alcance claramente definidos.
 - Cualquier equipo de asistencia desplegado debería ser lo más autónomo posible.
 - Cualquier costo y acuerdos de presupuesto deberían tratarse mediante acuerdos.
 - El esfuerzo debería incorporar a todas las entidades involucradas en las operaciones aeroportuarias y a la continuidad de operaciones (agencias y autoridades de gobierno, aerolíneas, agencias locales, agencias no gubernamentales, organizaciones profesionales, OACI, etc.)
- B. La **orientación** actual que está disponible para todos aquellos interesados en desarrollar un programa de grupo de operaciones de desastre incluye:
- Creación de un programa nuevo debería basarse en la necesidad y determinación realista de que los miembros propuestos para el programa son serios y capaces. Debe existir un interés común y una sinceridad para participar.
 - Las partes interesadas se identifican y se establece un comité organizador.
 - Se determinan las metas y objetivos.
 - Como parte del proceso de alcance, se realiza un análisis de peligros y riesgos.
 - Se define la estructura organizacional. Nota: el concepto del grupo de operaciones de desastre es escalable a las necesidades de los miembros y a la determinación del riesgo. Existe un número de diferentes modelos en el ACRP 73.
 - Se trata la responsabilidad y reembolso.
 - Se reclutan miembros y voluntarios y se implementa la campaña de concientización.
 - Se identifican y tratan los requerimientos presupuestarios.
 - Se forman los comités y se asignan los coordinadores de equipos.
 - Se desarrolla y proporciona la capacitación.

- Se escriben y revisan los manuales, SOPs y protocolos. En lo relativo al contenido del SOP, el ACRP 73 recomienda la inclusión de los siguientes temas:
 - Roles, responsabilidades y procedimientos funcionales del comité y su liderazgo.
 - Criterio de membresía
 - Pasos necesarios para crear/actualizar las listas de recursos de miembros.
 - Las responsabilidades de la membresía en lo relativo a:
 1. Previo al incidente
 2. Previo a la activación
 3. Despliegue
 4. Ejecución
 5. Posterior al despliegue
 6. Informe posterior a la acción
 - Protocolos de comunicaciones.
 - Responsabilidad y reembolso.
 - Procedimientos para la resolución de conflictos.
 - Formularios, acuerdos y listas de verificación estandarizados.
- C. Beneficios y Retos: Algunos de los beneficios discutidos en el concepto del grupo de operaciones de desastres son:
- Los aeropuertos conocen a los aeropuertos y la asistencia recibida posterior a un desastre será de expertos con experiencia y capaz de lidiar con los requerimientos específicos del aeropuerto en cuestión.
 - El programa, si se diseña adecuadamente, puede ser rentable y capaz de una respuesta puntual si se coordinan y desarrollan protocolos, procesos y acuerdos con la debida antelación.
 - La implementación de un programa de asistencia mutua de aeropuerto a aeropuerto podría mejorar el estado de preparación de todos los participantes.
 - El programa ofrece la oportunidad de instrucción y el crecimiento profesional del personal aeroportuario para todos los aeropuertos en el compacto.
 - La restauración de los servicios aeroportuarios es más rápida y mejora la capacidad del aeropuerto para proporcionar el sustento necesario para la asistencia humanitaria al país o región.
 - Posterior a un desastre, las lecciones aprendidas podrían beneficiar a todos los miembros del compacto.
 - Algunos de los retos que enfrenta el desarrollar un programa son:
 - Establecer la concientización respecto a la necesidad del programa dentro del gobierno y la comunidad aeroportuaria puede ser difícil.
 - La soberanía y posesión del programa son un tema complicado.
 - Existirán preocupaciones sobre el costo y reembolso entre los miembros del programa.
 - La responsabilidad de los miembros, especialmente si se cruzan fronteras será un tema que debe tratarse dentro del contexto de los sistemas legales afectados.
 - Los aeropuertos a menudo subestiman las necesidades de respuesta ante emergencia. Sin un estimado preciso de riesgos y amenazas, es difícil determinar y coordinar los protocolos y listas de necesidades.

D. Características esenciales del programa.

- El propósito y alcance están claramente definidos
- Programa voluntario
- Los acuerdos bilaterales o multilaterales existentes han sido completamente considerados e incorporados
- La implicación de todas las partes interesadas en todas las etapas del programa
- Implicación de la industria
- Limitado a la asistencia relacionada con la aviación posterior a un desastre
- La asistencia permanece bajo el control del aeropuerto receptor
- No están autorizados los despliegues auto-iniciados
- No hay impacto en la eficacia operacional de los aeropuertos que envían asistencia
- Una estructura organizacional que proporciona coordinadores en los niveles locales y del programa
- Un documento de SOP para orientar la respuesta
- Se ha definido y acordado la autorización en el acuerdo
- Los inventarios de activos, incluyendo una lista de recursos esenciales mínimos para las operaciones aeroportuarias
- Identifica el personal y equipo mínimo requerido y los grupos de voluntarios con habilidades requeridas
- Se ha implementado un sistema de comunicación efectiva previo a la activación
- Los costos estimados y acuerdos presupuestarios han sido establecidos con antelación
- Existe una función de coordinación ampliamente aceptada
- Hay un flujo de información suficiente para permitir alinear las necesidades de asistencia
- Se trata la responsabilidad e indemnización
- La capacidad de evaluación rápida para identificar y priorizar las necesidades
- Existe una cooperación cercana con aerolíneas, aeropuertos y agencias nacionales para facilitar los viajes
- Familiarización entre aeropuertos previo a algún desastre
- Promoción del programa y educación de las partes interesadas
- Desarrollo de un proceso de revisión posterior a la acción

E. Lista de las **partes interesadas** que necesitan incluirse en la coordinación de este proyecto.

- OACI
- Organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO)
- Agencias normativas de aviación y de seguridad operacional
- Agencias de control de tránsito aéreo
- Agencias de seguridad del transporte
- Agencias del orden público legislativo nacional
- Agencias de inmigración, control de fronteras y aduanas
- Agencias de gestión nacional de emergencias
- Ejército
- Incendios, orden público, gestión de emergencias y salud en el nivel local
- Gestión de operaciones, mantenimiento, salvamento de incendios, seguridad y emergencias
- Consejo legal a nivel nacional y local
- Arrendatarios y concesionarios
- IATA, ALTA, ACI y los sindicatos
- ONGs
- Aerolíneas y transportistas de carga

F. **Retos** únicos en el desarrollo del programa DOG.

- Costos
 - Calificaciones
 - Autorización
 - Inmigración/Aduanas
 - Seguridad
 - Idioma/Cultura
 - Responsabilidad
 - Diferencias de equipo
 - Diferencias en procedimientos
 - Habilitación de la legislación
 - Control presupuestario
 - Coordinación
 - Falta de certificación de aeródromos en la región
 - Registro y contabilidad
-

APÉNDICE B
RECOLECCIÓN DE DATOS /ENCUESTA DE AERÓDROMOS /ANÁLISIS DE
CAPACIDADES POR LOS MIEMBROS DEL COMITÉ LACDOG

Objetivo: La meta última del proyecto regional Grupo de Operadores de Desastres de Latinoamérica (LACDOG) es promover el desarrollo de ayuda mutua de aeropuerto a aeropuerto a través de la región. Para lograrlo, el Comité LACDOG debe estudiar modelos existentes de ayuda mutua de aeropuerto a aeropuerto. El Comité debe entonces elaborar un plan/modelo que trabajará en el contexto a través de las fronteras regionales. Sin embargo, antes que se pueda considerar un plan/modelo regional, el Comité debe estar consciente de las estructuras de planificación de emergencias de aeropuertos y capacidades existentes. Por lo tanto, los miembros del Comité se comprometerán en una recolección específica, con metas de recolección de datos y en el análisis de la(s) estructura(s) de gestión de emergencias, organizaciones y capacidades aeroportuarias en su Estado respectivo.

Metas: Cada miembro del Comité recabará los siguientes datos, conducirá el análisis de esos datos e informará los datos al Comité antes de la siguiente reunión del Comité LACDOG. Los datos proporcionados se utilizarán por el Comité en la siguiente reunión LACDOG para elaborar aún más el plan/modelo para ayuda mutua transfronteriza regional de aeropuerto a aeropuerto.

Elementos de los datos a recolectar:

- 1) Una lista de aeródromos internacionales en el Estado
 - a. Nombre
 - b. Identificador
 - c. Ubicación
 - d. Horas de operación
 - e. Categoría Rescate de Aeronaves y de extinción de incendios (ARFF)
 - f. Número y longitud de las pistas
 - g. Tipo de pavimento o pistas, ranuradas /no ranuradas. Condición del pavimento.
 - h. Una lista de transportistas aéreos que vuelan al aeródromo. Tipos de aeronaves utilizadas.
 - i. Estructura gerencial del/de los aeropuerto(s)
 - j. Estado de la certificación de aeródromo para cada aeropuerto
 - k. Última auditoría OACI.

- 2) Una lista de aeródromos regionales (éstos no serán específicamente evaluados en este momento)

- 3) Una lista preliminar de los peligros más significativos que encara cada aeródromo en su lista.

- 4) Planificación de emergencias y estructura gerencial existentes en el Estado, a niveles federal; regional y local.

- 5) Planes de Emergencia (existentes) para:
 - a. Nivel federal
 - b. Nivel Regional
 - c. Nivel Local
 - d. Aeródromo(s)

- 6) Estructura de la autoridad normativa que proporciona vigilancia regulatoria de los aeródromos en el Estado

- 7) Estructura de los servicios de navegación aérea (específicamente los Proveedores de servicios de navegación aérea) en el Estado, y en cada aeródromo individual que podría estar involucrado en este programa.
- 8) Una revisión de los requisitos necesarios de entrada/aduana y un análisis sobre si esto será una cuestión significativa para la planificación de ayuda mutua de aeropuerto a aeropuerto
- 9) Capacidades del(de los) aeropuerto(s)
 - a. Número y tipo de vehículos ARFF
 - b. Cantidad y tipo de agente ARFF que se mantiene normalmente
 - c. Número y tipo de personal empleado en mantenimiento, operaciones eléctricas, gerencia, etc.
 - d. Tipos de equipos (marca/modelo)
 - i. Sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS)
 - ii. Radiofaro omnidireccional VHF (de ondas métricas) (VOR)
 - iii. Sistemas de iluminación eléctricos (transformadores, reguladores, arreglos de iluminación)
 - iv. Indicador de pendiente de planeo Visual (VGSI)
 - v. Sistemas de señalamiento
 - vi. Sistemas de marcado/pintura
 - vii. Equipos de pruebas de fricción
 - viii. Sistemas y botellas Aparato de Respiración Autosuficiente (ARFF SCBA)
- 10) Coordinando con aportes de su(s) aeródromo(s), un resumen de su opinión sobre una Lista de Recursos Esenciales Mínimos (MERL) para operaciones aeroportuarias a continuación de un desastre.
- 11) Capacidad de Carga/rampa. Un análisis general del número y tipo de aeronave que pueden caber en cualquier momento en las rampas y plataformas existentes.
- 12) Su parecer sobre lo que cree que es el nivel de disposición a participar en este esfuerzo por parte de la autoridad regulatoria, y por cada aeródromo individual que pueda estar involucrado.
- 13) Canales de comunicación existentes, su uso actual y el nivel de redundancia/resiliencia en un desastre y/o respuesta al desastre.
- 14) Su parecer sobre los peligros más significativos que podrían afectar al Estado en general y a cada aeródromo individual.
- 15) Acuerdos/arreglos existentes para asistencia de aeródromo en tiempos de crisis, y un análisis en su opinión sobre si los arreglos existentes podrían ser incorporados o utilizados en un modelo LACDOG.
- 16) Capacidades y organización de Búsqueda y Salvamento (SAR) en su Estado.