ADJUNTO C

COMENTARIOS SOBRE LAS CRITICAS AL SEMINARIO Y SOBRE PUNTOS ACORDADOS

1. Introducción

1.1 Conforme a la práctica usual que se adopta en los eventos realizados por la OACI, se proporcionó a los participantes la oportunidad para que manifestaran sus opiniones con relación al Seminario, sobre el desempeño de los planes de emergencia de sus propias administraciones, sobre las medidas que la OACI está adoptando en conjunto con otros Organismos y las medidas que se les ha sugerido para mejorar sus planes de emergencia. En el Apéndice al presente figura una copia de la encuesta.

2. Análisis de la encuesta

2.1 Se recibieron 63 formularios con las respectivas respuestas a la encuesta; todos los Estados representados proporcionaron comentarios a través de uno o más de sus delegados.

2.2 Los resultados de la encuesta son los que se indican a continuación:

1) El 89% opinó que los temas fueron expuestos con claridad. El 11% consideró que algunos puntos quedaron confusos, tales como la responsabilidad de los Estados, los elementos básicos del plan y el papel del Coordinador del Plan.

2) El 94% estuvo en total conformidad en cuanto a la forma en que se llevaron a cabo las deliberaciones. El 3% consideró que dichas deliberaciones se llevaron a cabo en forma arbitraria debido a la falta de tiempo para discutirlas. El 1% consideró que hubo discordancia en algunos puntos, particularmente con relación a los métodos utilizado por uno de los Estados.

3) El 75% consideró que las exposiciones y deliberaciones fueron suficientemente amplias. El otro 25% opinó que el poco tiempo disponible no había permitido que se efectuara un análisis en mayor profundidad. Hubo dudas en cuanto a las responsabilidades por los planes en los casos de aeropuertos privados. También quedó una duda en cuanto a la diferencia entre "planes de emergencia" y "planes de contingencia".

4) Con relación a la situación de la planificación de emergencia en sus respectivos aeropuertos, el 73% fue de opinión que sus planes necesitan

de algunos ajustes. El 10% opinó que sus planes son eficientes y 3% reconoció que sus planes necesitan una total revisión.

5) Sobre las estrategias del Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC, el 90% fue de opinión que el mismo podría ser útil para sus respectivas administraciones. Sobre el particular, hubo varios comentarios de incentivo. Fue también expresada la opinión de que es necesario un seguimiento cercano por parte de las autoridades involucradas.

6) En cuanto al contenido en la "Guía para la Implantación de un Plan de Emergencia de Aeropuerto", el 71% opinó que debería mantenerse tal como está. Algunos opinaron que no habían tenido tiempo suficiente para analizar el texto. El 8% manifestó que debería añadirse tópicos tales como:

   a) las informaciones que fueron suministradas durante el Seminario, sobre hospitalización;

   b) especificar las distancias entre la aeronave siniestrada y las áreas de operación de emergencia;

   c) experiencias vividas durante algunas emergencias; y

   d) responsabilidades del Administrador de Aeropuerto en la implantación del plan de emergencia.

7a) Todos apoyaron la proposición de que cada aeropuerto contara con un Coordinador del Plan de Emergencia, con dedicación exclusiva. Hubo opiniones de que cada Estado debería contar con un Coordinador Nacional que se hiciera cargo de todos los planes de emergencia en el ámbito nacional.

7b) Todos apoyaron la proposición de que cada aeropuerto contara con un Centro de Operaciones de Emergencia.

7c) Todos apoyaron la proposición de que en cada aeropuerto se concertara cartas de acuerdo con las agencias intervinientes del respectivo plan de emergencia.

7d) Todos apoyaron la proposición de que cada aeropuerto contara con un Coordinador Médico del respectivo plan de emergencia. Algunos han señalado que tienen dificultades con las respectivas secretarías de salud para la asignación de personal. Hubo una opinión que consideraba que el

personal de Medicina Aeronáutica podría ser apropiado para el caso. Otra opinión señaló que el Coordinador Médico no necesariamente debería ser médico.

7e) Todos apoyaron la proposición sobre el establecimiento de una eficiente red de comunicaciones en cada aeropuerto para apoyar las operaciones relacionadas con el respectivo plan de emergencia. Algunos reconocieron que tienen dificultades de enlace con los hospitales. Otros señalaron dificultades en la asignación de frecuencias.

7f) Todos apoyaron la proposición sobre el compromiso de efectuar prácticas completas de emergencia en los aeropuertos, en cumplimiento a lo establecido en el Párrafo 9.1.12 del Anexo 14, Vol. I.

7g) Todos apoyaron la proposición sobre la asignación de recursos necesarios para asegurar el mantenimiento continuado del plan. El deterioro de equipos, en especial los de comunicación fue resaltado como uno de los problemas más frecuentes y que se han observado en ocasión de los ensayos.

7h) Todos apoyaran la proposición sobre el envío de los respectivos coordinadores del plan y coordinadores médicos al próximo Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos, a ser realizado dentro del Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC.

2.3 Con respecto a las sugerencias indicadas en el ítem 6 del párrafo anterior, cabe los siguientes comentarios:

a) Las informaciones sobre hospitalización figuran en el manual "Establecimiento de un Sistema de Atención de Víctimas en Masa" de la Organización Panamericana de Salud (525 23rd St., Washington, D.C. 20037, EE.UU.; telefax: (202) 775-4578; Internet: disaster@paho.org), cuyas copias fueron distribuidas en cantidad limitada a la asistencia del Seminario.

b) Las informaciones sobre distancias entre la aeronave siniestrada y las áreas de operación de emergencia figuran en la Parte 3, Sección 1, Fig. 3.1.3 de la Guía, la cual fue copiada, con algunas ligeras modificaciones, del Manual de Servicios de Aeropuerto, Parte 7 (Doc. 9137).

c) Se incluyó en la Guía el Apéndice 2.D, en el cual figuran las experiencias vividas en dos situaciones de emergencia.

d) Se incluyó en la Guía el Apéndice 2.E, en el cual se indica, en forma secuencial, la responsabilidad de la autoridad aeroportuaria en la aplicación de las disposiciones de la OACI, y en particular, del establecimiento de un plan de emergencia en cada aeropuerto.

3. **Conclusión**

3.1 Los resultados de la encuesta proporcionaron excelentes subsidios que permiten revisar algunos puntos y corregir otros, con el fin de mejorar el desempeño de la Secretaría en los futuros eventos.

3.2 La asistencia al Seminario fue unánime en felicitar a los organizadores del evento (Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México) por la atención brindada y la calidad de los servicios proporcionados.

SEMINARIO SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS
(México, 23 al 25 de octubre de 1996)

ENCUESTA

Nombre:_____

País/Aeropuerto:_____

Se pide a los participantes completar el presente cuestionario y hacerlo llegar a la Secretaría del Seminario.

1. ¿Cómo clasifica la forma en que fueron expuestos los temas?

   a) Confusa ( )

   b) Algunos puntos quedaron confusos ( )

      ¿Cuáles?_____

      _____

   c) Con claridad ( )

2. ¿Cómo clasifica la forma en la cual se llevaron a cabo las deliberaciones?

   a) En forma arbitraria ( )

   b) Con discordancia en algunos puntos ( )

      ¿Cuáles? _____

      _____

   c) En total conformidad ( )

3. ¿Fueron las exposiciones y deliberaciones suficientemente amplias o quedaron aspectos que debieran haber sido analizados con mayor profundidad?

   Sí ( ) No ( )

   Comentarios:_____

   _____

4. ¿Cómo evalúa Ud. la situación de la planificación para los casos de emergencia en el(los) aeropuerto(s) bajo su jurisdicción?

   Eficiente ( ) Necesita algunos ajustes ( ) Necesita una total revisión ( ) Aún no se cuenta con el plan de emergencia( )

5. ¿Considera Ud. que las estrategias del Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC podrían ser útiles para apoyar su Administración en la planificación de emergencia de aeropuerto(s)?

   a) Sí ( )

   b) No se aplica a mi caso ( )

   c) El Programa podría ser modificado ( )

   Comentarios: _____

   _____

6. ¿Qué opina Ud. con relación a la Guía sobre la Implantación de un Plan de Emergencia de Aeropuerto (GIPEA)?

   a) ( ) Debería añadirse los siguientes tópicos:

   _____

   _____

   b) ( ) Debería suprimirse los siguientes tópicos:

   _____

   _____

   c) ( ) Debería mantenerse tal como se presenta.

7. Con relación a las proposiciones indicadas en las notas de discusión ND/1 y ND/1, ¿apoya Ud. la adopción de decisiones, conforme abajo indicadas?

   a) Decisión Nº 1 - Designación de un coordinador del plan de emergencia en cada aeropuerto.

   Sí ( ) No ( )

   Comentarios: _____

   _____

b) Decisión Nº 2 - Establecimiento de un Centro de Control de Emergencia en cada aeropuerto.

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

c) Decisión Nº 3 - Cartas de acuerdo con las agencias que participan del plan.

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

d) Decisión Nº 4 - Designación de un Coordinador Médico del plan para cada aeropuerto.

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

e) Decisión Nº 5 - Establecimiento de una eficiente red de comunicaciones utilizada en las emergencias.

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

f) Decisión Nº 6 - Ejecución de ensayos periódicos del plan.

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

g) Decisión Nº 7 - Mantenimiento continuado del plan.

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

h) **Decisión Nº 8 - Envío del Coordinador del Plan y el Coordinador Médico para el próximo seminario.**

Sí ( ) No ( )

Comentarios: _____

_____

ADJUNTO D

DISCURSO DEL SEÑOR DIRECTOR DE LA OFICINA REGIONAL DE OACI, RAYMOND YBARRA, ANTE EL SEMINARIO OACI/OPS/OMS/ACI-LAC SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

Ciudad de México, México
23-25 de octubre de 1996

Buenos días. Es con mucho placer que estoy aquí con ustedes esta mañana, para presentar un asunto que ha sido de interés general para la OACI y de particular interés para mi. Ese asunto es planificación para una respuesta a un accidente y específicamente el requerimiento para una respuesta satisfactoria a un incidente de un desastre masivo.

Los Estados en nuestras Regiones han tenido éxito en fomentar el turismo dentro de todo el mundo, resultando en un transporte aéreo creciente en la mayor parte de los Estados. Adicionalmente, casi todos los aeropuertos internacionales en la Región operan diariamente aeronaves de medio porte y hasta aeronaves grandes con capacidad de transportar más de doscientos pasajeros. Todos los aquí presente reconocemos que cada despegue y cada aterrizaje es un accidente potencial, un incidente de desastre masivo potencial.
Un incidente de desastre masivo, el cual puede ser natural como un huracán, o relacionado con el ser humano como un accidente de una aeronave, se puede describir como un desastre localizado, el cual resultará en un gran número de personas seriamente heridas y donde el nivel requerido de atención médica no es alcanzable, donde el número de personal de emergencia y equipo de emergencia que se puede enviar al lugar del incidente, no es suficiente, y donde la capacidad para estabilización de los hospitales a los cuales se puede llegar en el tiempo permitido son insuficientes para atender adecuadamente a todos los heridos. Hay suficiente evidencia de que un porcentaje significativo de víctimas que se mueren en desastres o accidentes, donde ocurre un número de heridos masivo, pudieran haber sido salvados a través de una técnica de respuesta médica mejorada y con una estrategia perfeccionada de gestión de desastres.

Se estima que muchos de los Estados de la Región no podrían atender un incidente de desastre masivo satisfactoriamente. En una reunión en otra región sobre asistencia a un desastre, se expresó la preocupación de que el riesgo de un desastre natural o un accidente en esa región, podría resultar en un número de heridos superior al nivel de servicios disponibles en unos Estados.

La reunión notó en particular, los problemas regionales en la gestión de accidentes. Me parece oportuno relatarles estos problemas:

a. La falla de no reconocer, por medio de oficiales, planificadores y personal de primer socorro, que un desastre masivo requiere un conocimiento más allá del enfoque normal de la gestión de emergencia;

b. la falta de bomberos, policía y otro personal de primer socorro, bien capacitado en la provisión de resucitación de emergencia y el manejo de choque y trauma, y

c. la falta de información sobre el nivel operacional de servicios e instalaciones de hospitales locales así como el número de especialistas en trauma neurológico o de quemaduras.

Esa reunión también notó la necesidad de notificación oportuna sobre un incidente de desastre masivo a las autoridades apropiadas, así como a organizaciones de asistencia. Adicionalmente, la reunión reconoció la falta de un punto focal el cual pudiera manejar las funciones de notificación y coordinación.

Aquella reunión desarrolló ciertas recomendaciones que son aun válidas y que pueden ser materia de discusión para nuestras Regiones. Me gustaría compartir esas recomendaciones con ustedes:

1. Establecer un grupo de tarea compuesto por líneas aéreas, gobiernos y organizaciones internacionales para finalizar un plan de acción o respuesta ante un accidente en la Región. El plan requeriría revisión y ensayos del proceso de notificación y sistema de comunicación, identificar recursos, e identificar o establecer una organización focal para manejar la notificación y la coordinación de una acción.

2. Incentivar el desarrollo de acuerdos formales entre organizaciones claves para asegurar cooperación continua y capacitación para preparación y acción.

3. Revisar la competencia de la atención médica de emergencia y la reserva de abastos y material médico en la Región para asegurar su disponibilidad y la propiedad de los mismos.

Aunque se reconoce que se ha logrado un mejoramiento en los servicios de rescate y extinción de fuego en unos aeropuertos internacionales en la Región, realisticamente se podría decir que aun si todos los Estados tuvieran planes de emergencia de aeródromos cumpliendo con todas las normas de OACI, la mayoría de los Estados no podrían hacer frente a un incidente de desastre masivo en sus aeropuertos o en los alrededores de los mismos. Tal vez la mayoría de los Estados en las Regiones CAR/SAM pueden atender las necesidades cotidianas en servicios de medicina de emergencia de su pueblo, pero sería extremadamente difícil hacerle frente a tan pocos como diez o quince víctimas de trauma o quemaduras severas, resultado normalmente de un accidente de una aeronave grande.

Indudablemente, el factor subyacente en todas la dificultades de acción a un incidente, es la falta de recursos. Los recursos son fundamentales para apoyar estrategias a corto o largo plazo, necesarias para la implantación de planes de acción ante un accidente. Es claro que recursos solamente serán venideros si oficiales del gobierno, a los más altos niveles, demuestran la voluntad política para desarrollar y ejecutar un plan de acción ante un accidente.

La OACI siente que el tema de un incidente de desastre masivo es un asunto muy serio que necesita ser atendido en una manera oportuna. Presentamos este asunto a ustedes hoy, porque consideramos que este es el foro más apropiado. Este grupo puede reflejar sobre lo que he presentado y lo que se presentará durante los próximos tres días en materia de desastres. Este foro podría empezar a pensar en una iniciativa de acción constructiva para satisfacer esas necesidades. Se podría pensar en el desarrollo de planes regionales de acción ante un accidente, el cual debería incluir los requerimientos necesarios para atender un incidente de desastre masivo tomando en cuenta la notificación y coordinación oportuna, la disponibilidad de recursos médicos suplementarios dentro de la Región, un equipo de acción formado por médicos y paramédicos capacitados y con equipo adecuado, así como una red de instalaciones hospitalarias adecuadas en el área. También se podría comenzar a pensar en el establecimiento de organizaciones focales regionales o sub-regionales con los recursos humanos y financieros necesarios para servir en caso de un incidente de desastre masivo.

Para finalizar, este tema sobre incidentes de desastres masivos fue introducido a la 76a. Reunión de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá celebrada en Managua, Nicaragua en agosto de este año. La Reunión, reconociendo la importancia del tema no sólo para ellos, sino también para las autoridades aeroportuarias, elaboró la siguiente Recomendación:

Recomendación 76/3

Los señores Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá, reconociendo la importancia de contar con un plan de emergencia de aeropuerto que cumpla con todos los requisitos internacionales, y considerando que la idea de una respuesta regional ante un accidente masivo aeronáutico merece su atención, decidieron que:

a) se tomen las medidas necesarias para instar la asistencia al Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos (Ciudad de México, 23-25 de octubre de 1996) patrocinado por el Proyecto Regional OACI/OPS/OMS/ACI-LAC, a las autoridades aeroportuarias de sus Estados, y

b) en dicho Seminario, se le extienda una invitación a ACI-LAC y a sus miembros de Centroamérica y Panamá para que participen en la 77a. Reunión de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica y Panamá (28 de noviembre de 1996, en Tegucigalpa) para tocar temas aeroportuarios de mutuo interés.

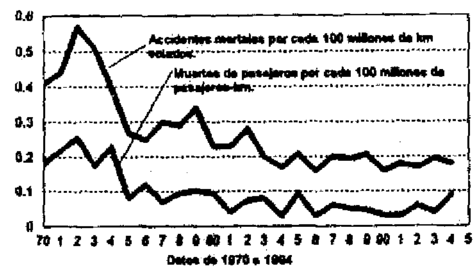
Señoras y señores, les dejo este tema para que lo consideren seriamente. Les agradezco su tiempo y su atención.

LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE AEREO

TEMARIO

- √ Los accidentes de aviación
- √ Los informes ADREP
- √ Las estadísticas de la OACI
- √ Las áreas probables de accidentes
- √ Los planes de emergencias
- √ Tipos de emergencias
- √ Quienes intervienen
- √ Los accidentes en Latinoamérica
- √ Panorama en las Regiones CAR y SAM

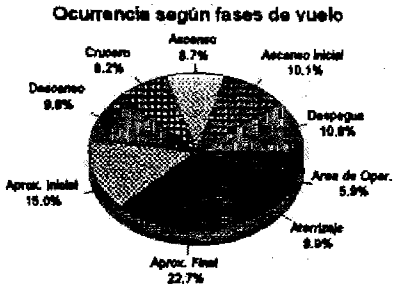
Indice de accidentes de aviación



Ref: Informes ADREP

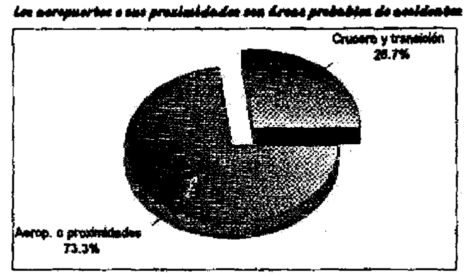
Accidentes de Aviación

Ocurrencia según fases de vuelo

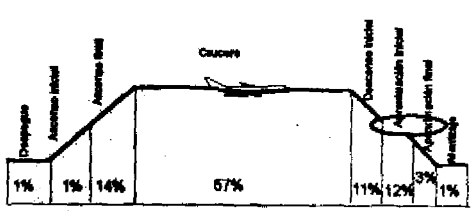


Ref: Worldwide Commercial Fleet - 1959-1995 BOEING

Accidentes de Aviación



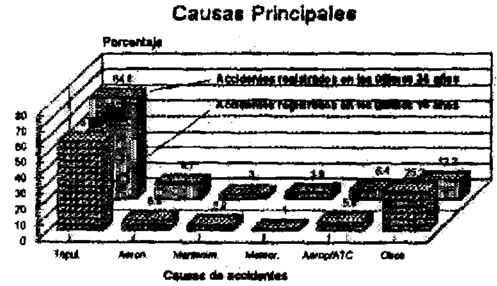
Tiempo promedio de vuelo por etapa



Ref: BOEIN, Worldwide Commercial Jet Fleet, 1959-1995

Accidentes de Aviación

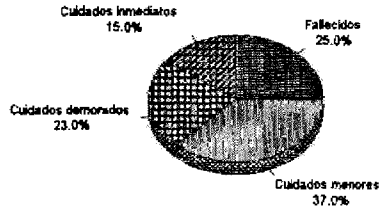
Causas Principales



Ref: Worldwide Commercial Jet Fleet - BOEING

Accidentes de aeronaves comerciales

Distribución estadística de las víctimas



Disposiciones de la OACI, en carácter de Norma

En todo aeródromo se establecerá un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo. (9.1.1 Anexo 14, Vol I)

El plan de emergencia deberá prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones. (9.1.2 Anexo 14, Vol I)

El plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que, a juicio de la autoridad competente pudiera ayudar a hacer frente a una emergencia. (9.1.3 Anexo 14. Vol I)

Disposiciones de la OACI, en carácter de Norma

El plan comprenderá procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia . (9.1.11 Anexo 14, Vol I)

El plan se verificará mediante:

a) Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; y

b) Prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurar de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas.

y se examinará subsecuentemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia. (9.1.12 Anexo 14, Vol I)

Tipos de emergencias

- Accidente de aeronave en el aeropuerto
- Accidente de aeronave fuera del aeropuerto
- Incidente de aeronave en vuelo
  - Averías de aeronave
  - Fuerte turbulencia
  - Descompresión
- Incidente de aeronave en superficie
  - Derrame de combustible
- Incendio estructural en el aeropuerto
- Actos de interferencia ilícita
  - Amenaza de bombe
    - en aeronave en vuelo
    - en el aeropuerto
  - Secuestro de aeronave
  - Explosión de artefacto en el aeropuerto
- Transporte de mercancía peligrosa
- Emergencia debido a fenómenos meteorológicos

Quien interviene en una emergencia

La comunidad aeroportuaria

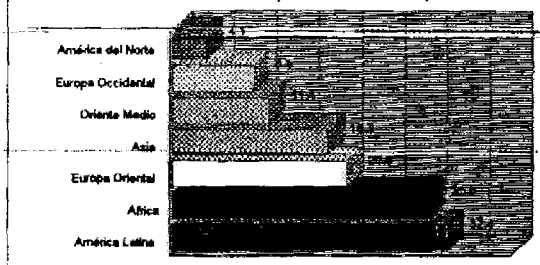
Todas las dependencias cuyas actividades guardan relación con algún tipo de ayuda requerida en la planificación.

La comunidad vecina al aeropuerto

- **Entidades de salud**
- **Ambulancias**
- **Fuerzas militares**
- **Transporte de superficie y aéreo**
- **Defensa civil**
- **Cruz Roja**
- **Entidades asistenciales, etc.**

Indice de accidentes de aviación

Número de accidentes por 1 millón de operaciones



Ref: Flight Safety Foundation

IMPACTO DE UNA EMERGENCIA

- √ Un accidente aleatorio
- √ Los recursos necesarios
- √ El Centro de Operaciones de Emergencia
- √ El sistema de comunicaciones
- √ Las cartas de acuerdo
- √ El entrenamiento de personal
- √ Los simulacros
- √ Las relaciones con el público
- √ Aspectos del seguro

UM ACCIDENTE ALEATORIO

a) La situación del plan (PEA)

El PEA no está actualizado
No cuenta con cartas de acuerdo
Las responsabilidades no están claramente definidas
El COE solamente actúa durante la emergencia
El sistema COM no se verifica periódicamente

b) El escenario
- Aeronave con 100 pasajeros
- Día y hora desfavorables
- Condiciones meteorológicas adversas
- Emergencia en forma repentina

c) Consecuencias
- Vidas perdidas que podrían ser salvadas
- Repercusión desfavorable
- Demandas judiciales
- Desgaste de la autoridad

Recursos para hacer frente a una emergencia

Recursos Médicos

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	5	5	4	4	3
[illegible]	3	3	2	2	1
[illegible]	10	7	6	3	2
[illegible]	7	5	4	3	1
[illegible]	2	2	2	1	1
[illegible]	100	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	2	2	1	1	1

Ref Dr G Bergot, France

Recursos para hacer frente a una emergencia

Suministro y equipos generales de emergencia

[illegible]	400	300	200	100	50
[illegible]	500	350	220	100	80
[illegible]	100	75	50	25	13
[illegible]	10	8	5	3	1
[illegible]	10	8	5	3	1
[illegible]	50	36	23	10	5
[illegible]	50	36	23	10	5
[illegible]	20	15	10	5	3
[illegible]	3	3	2	1	1
[illegible]	3	2	2	1	1
[illegible]	10	8	5	3	1
Dispositivos de succión	3	2	1	1	1
[illegible]	2	1		1	1
[illegible]	400	300	200	100	50

Ref OACI Doc 9137, Parte 7

Recursos para hacer frente a las emergencias

Ambulancias, medios de transporte y refugios

[illegible]	400	300	200	100	50
[illegible]	12	9	7	5	2
[illegible]	50	40	30	20	10
[illegible]	5	4	3	2	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	7	3	2	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1
[illegible]	1	1	1	1	1

Ref Dr G Bergot, France

El Centro de Operaciones de Emergencia

Es el centro nervioso, a través del cual se proporcionan los medios necesarios para ejercer el mando y el control de las operaciones de emergencia.

Disposiciones del Anexo 14 sobre el COE

9.1.6 Debería contarse con un centro de operaciones de emergencia fijo y un puesto de mando móvil, para utilizarlo durante una emergencia.

9.1.7 El centro de operaciones de emergencia debería formar parte de las instalaciones y servicios de aeródromo y debería ser responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.

9.1.8 El puesto de mando debería ser una instalación apta para ser transportada rápidamente al lugar de una emergencia, cuando sea necesario, y debería asumir la coordinación local de las entidades que deben hacer frente a la emergencia.

9.1.9 Debería destinarse a una persona para que asuma la dirección del centro de operaciones de emergencia y, cuando sea conveniente, a otra persona para el puesto de mando.

Características Operacionales del COE

- Centraliza todo el sistema de comunicaciones del plan
- Opera durante todo el tiempo de funcionamiento del aeródromo
- Durante las emergencias actúa como enlace entre el mando y las agencias del plan
- Fuera de las emergencias actúa como unidad de vigilancia y de seguridad del aeropuerto

Características Físicas del COE

(Ver GIPEA, Sección 1, Apéndice 1A)

- Dependencia propia en una única área controlada
- Situada entre la parte aeronáutica y la parte pública del aeropuerto
- Vista directa a la parte aeronáutica, inclusive al puesto de estacionamiento aislado de aeronaves

Instalaciones del COE

Conforme especificaciones contenidas en el Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita (Ver GIPEA, Sección 1, Apéndice 1A)

Unidad(es) móvil(es) del COE

Instalada en vehículo(s) con capacidad para movilizarse en los terrenos que circundan el aeropuerto, equipado(s) con un sistema adecuado de comunicaciones y con capacidad de transportar unas 5 personas.

Sistema de Comunicaciones

Unidad Central del COE

- Equipo de mayor alcance;
- Comunicación directa con todas las agencias que intervienen en el plan;
- Enlace con la Unidad Móvil y las agencias del plan;
- Recursos alternativos de comunicación;
- Prevención contra fallas del sistema.

Sistema de Comunicaciones

Unidad Móvil del COE

- Equipo de menor alcance;
- Comunicación directa y con varias alternativas con la Unidad Central del COE; Comunicación directa (a través enlaces
- automáticos con la Unidad Central del COE) con las agencias del plan; Recursos alternativos de comunicación;
- Prevención contra fallas del sistema.

Las cartas de acuerdo

- Procedimiento de notificación
- Sistema de comunicación a ser utilizado
- Tipos de respuesta según la emergencia
- Responsables
- Delegación de responsabilidades
- Entrenamiento

(Ver un ejemplo en el GIPEA , Parte 2, Apéndice 2 C)

Entrenamiento del personal

a) Documentación
- Capítulo 9, Anexo 14
- Manual de Servicios de aeropuerto, Partes 1 y 7
- GIPEA, etc.

b) Cursos
- Seminarios
- Cursos internos

c) Simulacros
- General (Ver preparativos pág. 26 GIPEA)
- Parciales
- Verificación diaria (sistema de comunicaciones)

Las relaciones con el público

(Ver GIPEA, Parte 1, Apéndice 1.B)

- Prepar de notas de prensa
- Asignar local adecuado a la prensa
- Estar preparado para ciertas preguntas
- Proyectar una imagen adecuada
- Evitar comentarios de carácter personal
- Evitar formular críticas

Aspectos del seguro

(Ver GIPEA, Parte 2, Apéndice 2.A)
- Convenio de Varsovia - Daños personales
- Convenio de Roma - Daños a terceros
- Criterio de los Estados

Cada Estado establece criterios propios para determinar el seguro. Se sugiere que se disponga de una lista de explotadores que utilizan el aeropuerto y el respectivo seguro establecido por el Estado a que pertenecen.

EL COORDENADOR DEL PLAN DE EMERGENCIA

CALIDADES FUNCIONALES

Ser funcionario efectivo
Una sola persona, asistida por auxiliares
Dedicación exclusiva
De preferencia, ser jefe del COE
Asignar responsabilidades (ver GIPEA, Parte 3, Sección 9)

EL COORDINADOR DEL PLAN DE EMERGENCIA

REQUISITOS IMPRESCENDIBLES

Estar predispuesto a desempeñar la función
Nivel cultural adecuado
Capacidad de liderazgo
Poseer iniciativa
Facilidad de expresarse
Facilidad de dialogar

EL COORDINADOR DEL PLAN

REQUISITOS DESEABLES

Estar familiarizado con el aeropuerto y comunidad
Ser persistente
Poseer capacidad de redacción
Saber operar el sistema de comunicaciones
Saber operar computadoras
Estar familiarizado con los planes de emergencia

Resumen de los puntos tratados

- **El compromiso de los Estados**
- **Los accidentes aéreos**
- **Los planes de emergencia**
- **Los elementos básicos de la planificacion (MCC)**
- **Fases de la planificación**
- **Los recursos necesarios**
- **El manejo de los recursos humanos**
- **Los simulacros**
- **El Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC**
- **Medidas acordadas**

RESUMEN DE LOS PUNTOS TRATADOS

La contribución que se espera de la asistencia

- **Designación de un coordinador del plan en cada aeropuerto**
- **Designación de un coordinador médico en cada aeropuerto**
- **Establecimiento del COE**
- **Cartas de acuerdo**
- **Red de comunicaciones**
- **Ensayos del plan**
- **Mantenimiento continuado del plan**
- **Envio de los coordinadores al próximo seminario**

Reflexiones

La vida de uno es el mundo en que vive.
El mundo de uno acaba cuando su vida termina.
La vida es lo más precioso que tenemos.
Valorizando la vida de nuestro semejante equivale a valorar nuestra propia vida.

Los planes de emergencia de aeropuerto tienen la finalidad primordial ***salvar vidas humanas***

El Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC

- √ Origen del Programa
- √ Las estrategias
- √ Las medidas que se estiman necesarias
  - √ Coordinador del plan
  - √ Centro de Operaciones de Emergencia
  - √ Cartas de acuerdo
  - √ Coordinador médico
  - √ Red de comunicaciones
  - √ Ensayos del plan
  - √ Asignación de recursos
  - √ Calificación del personal
- √ Las metas futuras

Origen del Programa

Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos
(Quito, 21-25 Nov 1994)

- Los comentarios de incentivo
- La disposición de la OPS/OMS
- La adherencia de la ACI/LAC
- Las visitas a los Estados
- El interés de las Oficinas CAR, SAM

Las estrategias del Programa

- Primera fase. Estados de Latinoamérica
  - Análisis de la situación
  - Elaboración de texto de orientación
  - Realización de seminarios
    - Con los directores de aeropuertos
    - Con los coordinadores de los planes
  - Asistencia a los Estados
    - Suministro de cursos (seminarios)
    - Otros tipos de asistencia
- Segunda fase. Otros Estados de las Regiones CAR/SAM

Lo que se espera de la contra-parte

- Designacion de un coordinador del plan en cada aeropuerto
- Designacion de un coordinador médico en cada aeropuerto
- Establecimiento del COE
- Cartas de acuerdo
- Red de comunicaciones
- Ensayos del plan
- Mantenimiento continuado del plan
- Envio de los coordinadores al próximo seminario

1- Designación de un coordinador del PEA en cada aeropuerto

Que cada Administrador de Aeropuerto disigne un profesional de la planta de funcionarios del aeropuerto, con capacidad y dedicación exclusiva para desempeñar las tareas del mantenimiento continuado del plan de emergencia del aeropuerto.

2 - Establecimiento de un Centro de Operaciones de Emergencia COE

Que en cada aeropuerto se disponga de un centro de operaciones de emergencia, que esté instalado en un lugar fijo y que esté operativo durante todo el tiempo de operación del aeródromo, contando además con una unidad móvil, con el fin de apoyar la coordinación de las operaciones de emergencia.

3 - Cartas de acuerdo con las agencias que participan en el plan

Que cada Administrador de Aeropuerto concerte acuerdos por escrito con cada una de las agencias que participan del plan. En estas cartas deberían figurar los medios de notificación, las tarjetas de acción, los responsables y la delegación de responsabilidades.

4 - Designación de un Coordinador Médico del Plan

Que cada Administrador de Aeropuerto nombre o concerte acuerdo para la designación de un Coordinador Médico que se haga cargo de la coordinación médica en caso de una emergencia aeroportuaria.

5 - Red de comunicaciones a ser utilizada en caso de una emergencia

Que en cada aeropuerto se establezca una eficiente red de comunicaciones entre el Centro de Operaciones de Emergencia y las dependencias de las agencias que participan en el plan.

6 - Ensays del plan de emergencia del aeropuerto

Que en cada aeropuerto se efectúen prácticas completas del plan de emergencia a intervalos que no excedan los dos años y que en esa práctica se verifique también preparación e ingreso de las víctimas en las unidades de emergencia de los hospitales. Que, además, se efectúen prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa para corregir las deficiencias observadas durante las prácticas completas.

7 - Mantenimiento continuado del plan

Que cada Administrador de Aeropuerto asigne recursos o haga gestiones junto a los órganos superiores de la respectiva Administración de Aviación Civil en el sentido de obtener los recursos necesarios para el mantenimiento continuado del plan de emergencia del aeropuerto

8 - Envío de los coordinadores al próximo seminario

Que, con el fin de coordinar las actividades relacionadas con los planes de emergencia de aeropuerto, cada Administrador de Aeropuerto envíe su respectivo Coordinador del Plan de Emergencia y Coordinador Médico para asistir al Segundo Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos, a ser realizado por el Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC.