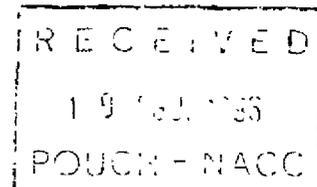


PROGRAMA CONJUNTO OACI-OPS/OMS-ACI/LAC
SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos

(México, 23 al 25 de octubre de 1996)



Asunto 1: La OACI y los planes de emergencia

En esta nota informativa se pretende discurrir sobre las disposiciones de la OACI concernientes al establecimiento de planes de emergencia de aeropuertos, en base a los principios y disposiciones del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

1. General

1.1 De acuerdo a los principios del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y al cual se han adherido casi la totalidad de los Estados del mundo, el desarrollo de la aviación civil internacional debe procesarse de manera segura, ordenada y eficiente.

1.2 En base a lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio, el Consejo de la OACI adoptó el 11 de abril de 1951 el Anexo 13, que trata de la investigación de accidentes e incidentes de aviación. Posteriormente, la Asamblea de la OACI adoptó las resoluciones A14-22 y A14-27 estableciendo, entre otros, que el Consejo estudie la posibilidad de un procedimiento uniforme que puedan utilizar los Estados para disponer rápidamente de los informes sobre investigaciones y encuestas de accidentes de aviación e instó a los Estados contratantes a que hagan las notificaciones de los accidentes de aviación, especialmente cuando se trate de grandes y modernas aeronaves de transporte.

1.3 El 18 de diciembre de 1975 el Consejo de la OACI instituyó, a través de la Enmienda No. 5, el sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes - ADREP (Accidente/incidente Data Reporting). Sin embargo, la OACI compila los informes recibidos desde 1970. Para mantener al día la base de datos ADREP, la OACI cuenta no solamente con las informaciones proporcionadas por los Estados, sino también con diversas fuentes extraoficiales de información. Actualmente, el sistema ADREP de la OACI cuenta con más de 17 872 informes en base de datos (julio de 1995). Estos comprenden 2 947 informes preliminares y 14 925 informes de datos de accidentes/incidentes.

2. Las estadísticas de la OACI

2.1 Los informes ADREP indican que gran parte de los accidentes de aviación ocurren en los aeropuertos o en sus vecindades. Los datos estadísticos no oficiales también apuntan hacia la misma tendencia. Por ejemplo, los datos suministrados por un fabricante de aeronaves (Statistical Summary of Commercial Jet Aircraft Accidents - BOEING) indican que el 81% de los accidentes ocurren en el área de los aeropuertos o sus proximidades. En lo que respecta a los accidentes involucrando todos los tipos de aeronaves, las estadísticas indican que cerca del 40% de los accidentes ocurren en la pista y el 70%, ocurren en el perímetro del aeródromo. Por lo tanto, las áreas de los aeropuertos son locales potencialmente probables de accidentes aéreos.

2.2 En cuanto a los ocupantes de las aeronaves accidentadas, los datos compilados indican que el 95% de los casos presentan situaciones que varían desde totalmente ilesos hasta casos de presentar un gran número de heridos y muertos. En gran parte de los casos, la relación entre heridos y muertos depende de la inmediata intervención de los agentes externos de socorro a las víctimas.

3. La posición de la OACI

3.1 En base a los principios del Convenio, la OACI concentra gran parte de sus actividades en la prevención de accidentes aéreos. Además, se dedica también a la adopción de medidas correctivas con el fin de, en caso sucedan emergencias tales como las producidas por accidentes aéreos, reducir al mínimo sus consecuencias mediante el rescate y salvamento de las víctimas.

3.2 Cuando ocurre una emergencia que resulte en unas pocas víctimas, podrá ser el caso de que los servicios existentes en el local de la emergencia sean suficientes para proporcionar la debida asistencia. Pero, cuando se trata de una emergencia que resulte en varias decenas de víctimas, tal como la causada por un accidente de una aeronave comercial de transporte de pasajeros en el aeropuerto o sus proximidades, los servicios del aeropuerto estarán imposibilitados de proporcionar la necesaria asistencia a todas las víctimas de la emergencia.

3.3 Considerando que el mayor porcentaje de accidentes aéreos sucede en los aeropuertos o sus proximidades y que en la mayoría de estos accidentes es grande la probabilidad de que haya personas cuyas vidas dependen de la ayuda externa, la OACI estableció disposiciones en el Anexo 14 al Convenio con el fin de que cada aeródromo cuente con un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el mismo.

3.4 El plan de emergencia consiste de un programa que haya sido objeto de coordinación entre los servicios del aeropuerto y los de las poblaciones vecinas, puesto que los planes y procedimientos necesarios para hacer frente a situaciones importantes de emergencia en el aeropuerto son semejantes a los que han de aplicarse para otros tipos de emergencia importantes que ocurran en las poblaciones.

3.5 Para asistir a las autoridades de aviación civil en la implantación de las medidas arriba mencionadas, la OACI proporciona texto de orientación a través del Manual de Servicios de Aeropuertos (la Parte 7 del Doc 9137) que trata sobre la Planificación de Emergencia en los Aeropuertos.

3.6 En el contexto regional, durante la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea (CAR/SAM/2), llevada a cabo en Santiago de Chile entre los días 2-19 de mayo de 1989, fue adoptada la Recomendación 4/3 la cual establece que, por intermedio de las Oficinas Regionales, la OACI inste y ayude a los Estados a preparar un plan de emergencia en los aeropuertos donde no se haya establecido.

4. Posición de la Organización Panamericana de Salud (OPS/OMS)

4.1 Desde hace varios años la Organización Panamericana de Salud, a través de su Oficina de Preparativos para Desastres, está implementando en los países de América Latina y el Caribe una política de preparación de las instituciones hospitalarias a fin de que sean capaces de hacer frente, de manera eficiente y eficaz, a situaciones de desastre intra y extrahospitalario.

4.2 ...

5. Posición del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI/LAC)

...
...
...

6 Consideraciones finales

6.1 La OACI y la ACI/LAC concentran una gran parte de sus actividades en la adopción de medidas de carácter preventivo y correctivo para asegurar que el transporte aéreo se procese de manera segura, ordenada y eficiente. De igual manera, la OPS/OMS dedica una intensa labor en los preparativos para reducir al mínimo las consecuencias causadas por los desastres en sus distantes formas.

6.2 Los planes de emergencia de aeropuerto son medidas correctivas que se adoptan con la finalidad de salvar la vida de las personas que estén involucradas en una emergencia causada por el uso de medios y facilidades del transporte aéreo.

NI/1
10/07/96

- 4 -

6.3 El plan de emergencia del aeropuerto coordina la participación de los servicios del aeropuerto y de la población vecina al mismo. Como tal, representa una importante medida de contenido humanitario y que refleja la atención que la comunidad local proporciona a sus ciudadanos y visitantes que utilizan el transporte aéreo.

PROGRAMA CONJUNTO OACI-OPS/OMS-ACI/LAC
SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

Seminario sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos

(México, 23 al 25 de octubre de 1996)

Asunto 2: Responsabilidades de la Autoridad Aeroportuaria

En esta nota de discusión, se pretende resaltar algunos aspectos relacionados con la aplicación de los planes de emergencia de aeropuertos y proponer algunas medidas para mejorar el desempeño de los mismos, de tal suerte a minimizar el impacto causado por una emergencia.

1. Introducción

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional representa el compromiso mayor de los Estados contratantes ante la OACI. Los artículos 25 y 28 del Convenio establecen, entre otros, que cada Estado se compromete a proporcionar los medios de asistencia a las aeronaves en peligro en su territorio, así como a aplicar los sistemas normalizados y proveer los servicios para la navegación aérea. Las normas y métodos recomendados relativos a aeródromos fueron adoptados inicialmente por el Consejo el 29 de mayo de 1951 de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio. El Artículo 38 del Convenio establece la obligación de los Estados contratantes de notificar cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en los anexos de la OACI.

1.2 De acuerdo al Anexo 14 al Convenio (Volumen I, Capítulo 9), en todo aeródromo se establecerá un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el mismo. Así mismo, el plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que, a juicio de la autoridad competente, pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia. El plan se verificará mediante prácticas completas de emergencia de aeródromos a intervalos que no excedan los dos años y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa para asegurar que se han corregido las deficiencias observadas durante las mismas.

1.3 El Plan Regional de Navegación Aérea para las regiones Caribe/Sudamérica establece que, para mejorar la seguridad, eficiencia y regularidad de las operaciones de aeronaves, los Estados tomen las medidas apropiadas para facilitar a la mayor brevedad el equipo, las instalaciones y servicios que se recomiendan en el Anexo 14, Capítulos 8 y 9.

1.4 El plan de emergencia del aeropuerto es un servicio que se debe proveer con el fin de aumentar la seguridad de los usuarios del transporte aéreo y, en particular, del aeropuerto. Generalmente, a los pasajeros que utilizan el aeropuerto se les cobra un cargo por el uso de sus instalaciones y servicios. En consecuencia, los usuarios tienen el derecho que se les proporcione toda la seguridad necesaria en caso de una emergencia.

2. Impacto causado por una emergencia en el aeropuerto

2.1 Los medios modernos de comunicación se caracterizan por la velocidad y alcance de la información que es transmitida en detalle. Como consecuencia, algunas emergencias aeroportuarias causan grandes impactos, no sólo a la comunidad a la que el aeropuerto sirve, sino también en todo el país y en el exterior.

2.2 Dependiendo de la respuesta a la emergencia que la autoridad aeroportuaria brinda a los usuarios del transporte aéreo que utilizan el aeropuerto, la opinión pública podrá consagrar la gestión de la Administración del aeropuerto, como también podrá cuestionar sobre su actuación y comprometer el prestigio de todo el sistema, con las consecuencias fácilmente previsibles.

3. Ejemplo de una emergencia

3.1 Imaginemos la siguiente situación: Un domingo de noche fría, con lluvia. Una aeronave de la aviación comercial, repleta de pasajeros, se aproxima al aeropuerto, donde termina el turno de vuelo de la tripulación. Las condiciones meteorológicas están al borde de los límites, pero la ansiedad y el cansancio de la tripulación de vuelo no los anima a proseguir el vuelo hacia el aeropuerto de alternativa. Prosiguen en los procedimientos de aproximación y, en la fase de aterrizaje, una ráfaga de viento produce un súbito descontrol de la aeronave. El ala de la aeronave toca la pista, produciendo un desvío lateral de la aeronave que choca violentamente contra un obstáculo en un área más allá de la franja. La Torre de Control (TWR) notifica el accidente al cuartel de bomberos y a la unidad médica, pero éstos tardan en llegar al lugar del accidente porque hubo confusión con respecto a la ubicación de la aeronave. Solamente se dan cuenta donde está la aeronave cuando notan las llamas del incendio que se produce, como resultado de la colisión. El aeropuerto no cuenta con un centro de operaciones de emergencia (COE) y el operador de la TWR trata desesperadamente de contactar a las agencias del plan de emergencia. Pero, en esos momentos difíciles, no encuentra la lista de teléfonos! La unidad móvil del equipo médico que interviene en el accidente tampoco dispone de medios de

comunicación y se queda impotente ante el cuadro dantesco que se forma con el incendio de la aeronave y la desesperada gritería de sus ocupantes. Los bomberos hacen todo lo posible para controlar el incendio, pero debido a la falta de experiencia, se demoran en tomar las primeras medidas según las prioridades requeridas para el caso. Algunos ocupantes de la aeronave consiguen salir ilesos por las salidas de emergencia y otros resultan heridos debido al atropello y/o quemaduras. Una gran parte de los ocupantes son rescatados del interior de la aeronaves, algunos ya fallecidos. Al cabo de unos 15 minutos, las primeras unidades hospitalarias y ambulancias reciben la notificación sobre el accidente, pero no toman medidas inmediatas porque necesitan autorización de sus respectivos jefes. La Policía de Tránsito no toma ninguna medida porque no fue posible localizar el respectivo jefe que autorice la movilización. Mientras tanto, la prensa televisiva interrumpe su programación para dar noticia del accidente. Una gran cantidad de vehículos acuden al aeropuerto congestionando las vías y perjudicando la intervención de las pocas agencias del plan que participan en la emergencia. En el aeropuerto, parientes de las víctimas tratan de acudir al lugar del accidente; hay exceso de personas en el área; los pocos profesionales de salud que intervienen en la emergencia no cuentan con los recursos para la identificación y el "triage" (clasificación) de las víctimas. Algunas víctimas están en estado grave, necesitando de urgentes cuidados; no hay comunicación directa con los hospitales; las líneas telefónicas están congestionadas y, a cada momento que pasa, mayor es la confusión. El cuadro que se vislumbra es el de un caos total y, como consecuencia, fallecen decenas de víctimas debido a la demora en la atención, las cuales podrían haber sido salvadas si el plan de emergencia fuese operativo.

3.2 Delante de un cuadro semejante, es fácil deducir qué opinión tendrá el público respecto al desempeño de la autoridad aeroportuaria y del sistema como un todo. Peor aún serán las demandas que la autoridad aeroportuaria tendrá que enfrentar por parte de los que se sintieron perjudicados y que tienen todos los argumentos para justificar sus demandas. La pregunta que surge es: ¿Puede suceder una situación semejante en el aeropuerto que Ud. administra? Si la respuesta es positiva, es urgente que se tomen las medidas preventivas para que esto no suceda.

4. ¿Cuales serían las medidas a tomar?

4.1 Se indica a continuación algunas medidas que podrían ser eficaces en el establecimiento de un plan de emergencia operativo en el aeropuerto:

a) Asignar a un coordinador que se haga cargo del plan de emergencia

Sería el Coordinador del Plan y debería ser un profesional de la planta permanente de personal del aeropuerto, con alto grado de iniciativa, liderazgo y capacidad para tener acceso a los jefes de las distintas entidades que integran el

plan de emergencia del aeropuerto. Debería dar tiempo integral en las tareas de administrar el plan de emergencia del aeropuerto. En la Sección 9 de la Guía para la Implantación de un Plan de Emergencia de Aeropuerto (GIPEAer) figura un texto que podría complementar la presente sugerencia.

b) Establecer un centro de operaciones de emergencia (COE)

El COE representa el centro nervioso del plan de emergencia. Debería estar instalado en una dependencia comprendida entre la parte aeronáutica y la parte pública del aeropuerto, con vista directa a la parte aeronáutica (ver detalles en el Apéndice 1.A del GIPEAer). El COE debería cumplir con los propósitos tanto del plan de emergencia como del plan de contingencia (plan de seguridad) del aeropuerto y debería estar en operación durante las 24 horas del día o mientras el aeropuerto esté en operación. En el COE debería estar instalado todo el aparato del sistema de comunicaciones a ser utilizado en caso de emergencia, así como los elementos de vigilancia tales como el circuito de televisión cerrado (CCTV). La oficina del Coordinador del Plan debería estar ubicada en las dependencias del COE. El COE debería contar con una unidad móvil instalada en un vehículo que, en una situación de emergencia, actuaría como puesto de mando en el lugar de la emergencia.

c) Concertar cartas de acuerdo con las agencias participantes del plan

Es importante establecer acuerdos de ayuda mutua con las agencias participantes del plan, especialmente con aquellas externas al aeropuerto. Las cartas de acuerdo son documentos escritos y firmados por los respectivos jefes con capacidad de decisión, en los cuales se especifican los medios de notificación, las tarjetas de acción, los responsables y delegación de responsabilidades. En el Apéndice 2.C de la GIPEAer figura un ejemplo de carta de acuerdo.

d) Definir un Coordinador Médico para el plan de emergencia

Las actividades de atención a las víctimas y encaminamiento de las mismas a los hospitales adecuados requieren un alto grado de participación de un coordinador médico que controle y coordine las acciones. En los aeropuertos que cuentan con una unidad médica en el aeropuerto, el Coordinador Médico podría ser el propio médico responsable por la unidad.

e) **Establecer una red eficiente de comunicaciones**

Para que la respuesta a una emergencia se procese en forma rápida y eficiente, es imprescindible contar con una eficiente red de comunicaciones, la cual debería estar instalada en las instalaciones del COE. El sistema debería ser verificado diariamente en un horario previamente acordado. Esto facilita la utilización de recursos alternativos en caso de falla de los equipos principales, además de promover la familiaridad entre los operadores.

f) **Efectuar simulacros periódicos**

La eficiencia del plan solamente puede ser evaluada a través de la práctica, en ocasión de las emergencias o a través de prácticas (simulacros) completas y parciales. Las prácticas completas involucran la participación de todas las entidades que integran el plan y comprenden las actividades que van desde la notificación de la emergencia hasta el internamiento de las "víctimas" en las unidades de emergencia de los hospitales. Las "víctimas" deben ser preparadas y caracterizadas según varios tipos de lesiones (ver ejemplo en el Apéndice 2.B del GIPEAer).

g) **Asignar recursos para el mantenimiento continuado del plan**

Dichos recursos deberían comprender items tales como:

- 1) Suministro de:
 - Etiquetas de identificación de víctimas;
 - Indumentaria de identificación que lleve el personal al mando, tales como cascos, chalecos, etc;
 - Materiales de señalización;
 - Equipos generales de emergencia (ver Apéndice 3, Manual de Servicios de Aeropuerto, Parte 7, Doc 9137 de la OACI);
 - Refugios móviles;
- 2) Equipos eventualmente necesarios para la red de comunicaciones;
- 3) Equipos de apoyo, tales como linternas, grupos generadores, cuerdas, etc.;
- 4) Material de oficina;
- 5) Ejecución de los simulacros;

5. **Medidas sugeridas**

5.1 Se invita a la Reunión para que considere las medidas arriba indicadas y, si fuera el caso, adopte disposiciones que apoyen sus gestiones junto a órganos superiores en el mejoramiento de los planes de emergencia de aeropuertos. Para facilitar las tareas de Secretaría, se indica a continuación un proyecto de conclusiones que se somete a consideración de la Reunión:

Conclusión No.1 - DESIGNACIÓN DE UN COORDINADOR DEL PLAN DE EMERGENCIA

Que cada Administrador de Aeropuerto designe 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.

Conclusión No. 2 - ESTABLECIMIENTO DE UN CENTRO DE CONTROL DE EMERGENCIA - COE

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

Conclusión No. 3 - CARTAS DE ACUERDO CON LAS AGENCIAS QUE PARTICIPAN DEL PLAN

Que los administradores de aeropuerto concerten 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 delegación de responsabilidades.

Decision No. 4 - DESIGNACIÓN DE UN COORDINADOR MÉDICO DEL PLAN

Que los administradores de aeropuerto nombren o concerten acuerdos para la designación de un coordinador médico que se haga cargo de la coordinación médica en caso de una emergencia aeroportuaria.

Conclusión No. 5 - RED DE COMUNICACIONES UTILIZADA EN UNA EMERGENCIA

Que en cada aeropuerto se establezca una eficiente red de comunicaciones entre el centro de operaciones de emergencia - COE y las dependencias de las agencias que participan en el plan.

Conclusión No. 6 - ENSAYOS DEL PLAN

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

Conclusión No. 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.

PROGRAMA CONJUNTO OACI-OPS/OMS-ACI/LAC
SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS

Seminario sobre Planes de Emergencia

(México, 23 al 25 de octubre de 1996)

Asunto 4: El Programa Conjunto OACI-OPS/OMS-ACI/LAC sobre Planes de Emergencia

En esta nota de discusión se pretende informar y discutir aspectos del programa que se está desarrollando con la participación de los tres Organismos Internacionales con miras a implementar los planes de emergencia de aeropuerto y/o mejorar los planes existentes. Se pretende también llegar a acuerdos sobre la participación de los respectivos coordinadores del plan y coordinadores médicos en el futuro evento a ser realizado dentro del programa.

1. Antecedentes

1.1 Dando seguimiento a la Recomendación 4/4 de la Segunda Reunión Regional de Navegación Aérea Caribe/Sudamérica (Santiago de Chile, 2-19 de mayo de 1989), en la cual se insta a las oficinas regionales de la OACI a ayudar a los Estados a implementar los planes de emergencia de aeropuertos, se han tomado varias medidas, entre las cuales figura la realización de seminarios sobre el tema.

1.2 En ocasión del seminario que se llevó a cabo en la ciudad de Quito, Ecuador, (21-25 de noviembre de 1994), la Reunión consideró que los planes de emergencia de los aeropuertos constituyen un importante servicio destinado a mejorar las condiciones de seguridad del transporte aéreo y que uno de los problemas más serios que se enfrenta en los aeropuertos se relaciona con la coordinación y capacitación del personal involucrado en dichos planes.

1.3 En aquel evento, auspiciado por la OACI, participaron también profesionales de la Organización Panamericana de Salud/Organización Mundial de Salud (OPS/OMS), quienes expusieron sobre temas relacionados con la intervención médica en los planes de emergencia, los cuales fueron bastante apreciados por la asistencia. Esto motivó a que esa Organización se

manifestara interesada en apoyar a la OACI en un programa de implementación y/o mejoramiento de los planes de emergencia de aeropuertos.

1.4 A su vez, el Consejo Internacional de Aeropuertos para la Región de Latinoamérica y Caribe (ACI/LAC) también manifestó el interés de integrarse en el programa, puesto que una parte de las actividades de la ACI/LAC se concentra en el mejoramiento de los servicios que se debe proveer en los aeródromos con el fin de brindar la necesaria asistencia a los usuarios del transporte aéreo.

2. El programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC

2.1 En el entendimiento de que los servicios proporcionados a través de los planes de emergencia de aeropuertos requieren un alto grado de coordinación y que deben involucrar a las administraciones aeroportuarias en los diferentes niveles de decisión, se estableció un programa conjunto en el que se pudiera contar con la participación de las personas claves del sistema. En este programa se espera coordinar con las autoridades aeroportuarias sus participaciones a través de, por lo menos, dos niveles de decisión: la de los administradores de aeropuerto y la de los coordinadores de los planes de emergencia. El programa se extendería también a un tercer nivel de actuación, para aquellos Estados que manifiesten el interés en que se les proporcione una asistencia directa a través del suministro de cursos sobre planes de emergencia a sus nacionales.

2.2 Para dar cumplimiento a los objetivos del programa, fue adoptada la siguiente estrategia:

- a) Realizar una encuesta dirigida a los directores de aviación civil sobre la situación de la planificación de los aeropuertos, incluyendo el posible interés del Estado en el sentido de que se provea asistencia técnica para mejorar los mismos, en caso se necesite;
- b) Realizar una encuesta dirigida a las administraciones aeroportuarias sobre la situación de la planificación de emergencia en sus respectivos aeropuertos.
- c) Elaborar una guía destinada a asistir a las autoridades aeroportuarias en la aplicación de los planes de emergencia, en complementación al texto de orientación proporcionado a través del Manual de Servicios de Aeropuertos, que trata sobre la planificación de emergencia en los aeropuertos (Doc. 9137, Parte 7);
- d) Realizar un seminario de tres días, destinado a los administradores de aeropuerto, con el fin de coordinar con los mismos los arreglos necesarios para dar cumplimiento al programa.

- e) Realizar un seminario con una semana de duración, destinado a los coordinadores de los planes de emergencia y coordinadores médicos, con el fin de suministrar informaciones técnicas sobre la aplicación de los planes de emergencia y coordinar las futuras acciones respecto a la implementación de los planes.
- f) Realizar un seminario con una semana de duración, en cada Estado que manifieste interés en que se le proporcione asistencia técnica en la aplicación de los planes de emergencia. Dicho seminario será dirigido a los nacionales, dentro y fuera del contexto aeroportuario, en los diferentes niveles de actuación en la planificación de emergencias.

2.3 En cuanto al alcance del programa, inicialmente el mismo sería destinado a los Estados latinoamericanos. En una segunda fase, dicho programa se extendería también a los demás Estados de las regiones del Caribe y Sudamérica.

3. Acción requerida

3.1 Para que se alcance los logros que se esperan en el programa, es imprescindible la participación de los coordinadores del plan y respectivos coordinadores médicos en el segundo evento, a ser realizado en ciudad y fecha a ser oportunamente definidas.

3.2 En tal sentido, se invita a la Reunión a acordar medidas con el fin de enviar los respectivos coordinadores a participar en el próximo seminario sobre planes de emergencia de aeropuertos. Para facilitar las tareas de Secretaría, se indica a continuación un proyecto de conclusión que se somete a la consideración de la Reunión:

Conclusión No. 8 - PARTICIPACIÓN DE LOS COORDINADORES EN EL SEMINARIO

Que, con el fin de coordinar las actividades relacionadas con los planes de emergencia de aeropuertos, 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.

**PROGRAMA CONJUNTO OACI-OPS/OMS-ACI/LAC
SOBRE PLANES DE EMERGENCIA DE AEROPUERTOS**

Seminario sobre Planes de Emergencia

(México, 23 al 25 de octubre de 1996)

Asunto 4: El Programa Conjunto OACI-OPS/OMS-ACI/LAC

En esta nota informativa se pretende efectuar un breve análisis sobre los resultados de las encuestas llevadas a cabo conforme a lo establecido por el programa.

1. Introducción

1.1 Conforme a lo anteriormente mencionado (ND/2), el Programa elaboró dos tipos de encuesta: una dirigida a los directores de aviación civil y otra, a las administraciones de aeropuertos de las Regiones Latinoamérica y Caribe.

1.2 El aporte a estas consultas fue menor de lo esperado, particularmente por parte de algunos Estados que se sabe, o se sospecha, tienen dificultades en la provisión de planes de emergencias eficientes en sus aeropuertos.

2. Encuesta dirigida a las direcciones de aviación civil de los Estados

2.1 De los Estados en que han dado respuesta a la encuesta, (indicada en el Apéndice A), Brasil (a nivel normativo), Ecuador, Guatemala, Paraguay, Perú y Puerto Rico manifestaron el interés de requerir cooperación técnica externa para cumplir con los requisitos sobre planes de emergencia. Uno de ellos todavía no cuenta con dispositivos legales para el establecimiento de planes de emergencia de sus aeropuertos.

3. Encuesta dirigida a las administraciones de aeropuerto

3.1 Las respuestas recibidas por parte de las administraciones de aeropuerto indican las siguientes informaciones principales:

- 20% aún no cuenta con dispositivos legales para el establecimiento de planes de emergencia;
- 10% aún no cuenta con planes de emergencia en los principales aeropuertos del país;
- todas las administraciones que cuentan con planes de emergencia en sus aeropuertos indicaron los respectivos coordinadores. Solamente 40% de ellos dedica tiempo integral a la planificación;
- el monto anual destinado al mantenimiento de los planes de emergencia varía entre US\$ 5 000,00 a 13 800,00 dólares americanos por aeropuerto;
- el 64% cuenta con plan de contingencia; el 50% cuentan con plan de retiro de aeronaves inutilizadas y el 36% cuentan con plan de emergencia para afrontar incidentes debido al transporte de mercancías peligrosas;
- el 40% de los que disponen de planes de emergencia no concertó ningún tipo de acuerdo con las agencias internas y externas al aeropuerto;
- el 20% indicó no disponer de un centro de operaciones de emergencia; el 40% no dispone de una unidad móvil de mando;
- el 10% no efectúa prácticas completas del plan y el 20% no las efectúa con la periodicidad requerida; el 70% no ha efectuado prácticas parciales después de las prácticas completas;
- el 40% no dispone de un sistema directo de comunicación con las principales entidades externas del aeropuerto que intervienen en el plan; el 10% no dispone de un sistema directo de comunicaciones internas del aeropuerto con los principales servicios;
- el 10% no dispone de servicios médicos en el aeropuerto, otro 10% dispone de servicios médicos, pero no todo el tiempo de operación del aeropuerto. De los que disponen de los servicios médicos, el número de médicos varía entre 1 a 8 y el de enfermeros, entre 0 a 10;

- el 10% no dispone de suministros y equipos de emergencia y el 50% dispone de dichas facilidades en cantidad insuficiente;
- el 40% de los servicios de rescate y extinción de incendio de los aeropuertos no dispone de materiales y equipos en la cantidad suficiente; todos indicaron que los bomberos tienen instrucción básica y avanzada, en una proporción que varía entre 1/44 a 1/1. El 20% de los servicios no dispone del Manual de Servicios de Aeropuerto, que trata sobre el salvamento y extinción de incendios (Doc. 9137 de la OACI). Todos indicaron que efectúan ensayos periódicos y miden el tiempo de respuesta, cuyo valor varía entre 1 a 3 ~~segundos~~ minutos

4. Comentarios finales

4.1 Las respuestas a las encuestas indican que seis Estados estarían dispuestos a requerir cooperación técnica para el mejoramiento de sus respectivos planes de emergencia de aeropuerto.

4.2 En cuanto al análisis sobre el estado de aplicación de los planes de emergencia, el mismo podría no ser representativo considerando que los que aportan con informaciones podrían ser los que mejor cumplen con los requisitos y tendrían algo que aportar.

4.3 Aún así, se puede identificar algunos puntos débiles en la planificación de emergencia de algunos aeropuertos, especialmente en lo que concierne a la coordinación con las entidades externas al aeropuerto.

4.4 Se espera que el Programa OACI-OPS/OMS-ACI/LAC sobre Planes de Emergencia de Aeropuertos pueda contribuir a superar tales dificultades, en beneficio de la seguridad del transporte aéreo de las regiones de Latinoamérica y del Caribe.