

en el documento del plan, así como la dependencia del aeropuerto donde se encuentren localizados y la manera de tener acceso a los mismos.

3.5 Habría que proveerse también de refugios móviles (ambulancias convencionales, equipadas para resucitación; carpas inflables; trailers; camionetas; etc.) y fijos (dependencias bien iluminadas, limpias y servidas con agua, de fácil acceso y equipadas con medios de comunicación), una lista de los cuales debería incluirse en el plan.

3.6 Tomando en cuenta que una gran parte de las emergencias suele suceder en condiciones ambientales bastante adversas, es importante que se provea, en la planificación, de facilidades para hacer frente a las emergencias en tales condiciones.

4. Consideraciones Finales

4.1 Es bastante extensa la lista de recursos humanos y materiales necesarios para hacer frente a las situaciones de emergencia en un aeropuerto. Sin embargo, dichas facilidades normalmente existen en abundancia, algunas en el aeropuerto y la mayoría en la comunidad local. La disponibilidad de esos recursos depende más de acuerdos previos con los explotadores de aeronaves, empresas concesionarias, entidades gubernamentales y la sociedad civil en general.

4.2 Algunas de las facilidades pueden ser fácilmente improvisadas, utilizando los recursos propios existentes en los aeropuertos, a costos reducidos.

4.3 Las tareas de catalogar todas estas facilidades, regularizar su utilización mediante cartas de acuerdos, mantener la lista de facilidades actualizada y en condiciones de obtener tales recursos en el menor tiempo posible durante la emergencia son de carácter permanente y requieren mucha dedicación por parte de los responsables. La asignación de funcionarios con dedicación exclusiva para dichas labores es una medida que se recomienda a la autoridad aeroportuaria en beneficio de la seguridad de las operaciones aéreas, que se verá reflejada en la tranquilidad y el prestigio de los propios aeropuertos.

Accidentes de aviación en/cerca un aeródromo

Número de heridos a ser aceptados como potencial para organizar una respuesta apropiada en 90% de los casos

Capacidad de la aeronave	Heridos I + II + III	Heridos I	Heridos II	Heridos III
500	125	25	38	62
450	112	22	34	56
400	100	20	30	50
350	87	17	26	44
300	75	13	23	39
250	62	11	19	32
200	50	10	15	25
150	38	9	11	18
100	25	5	8	12
50	12	2	4	6

Accidentes de aviación en/cerca de un aeródromo Recursos médicos y paramédicos

pasajeros	500	400	300	200	100
Director médico o coordinador médico	1	1	1	1	1
Oficial para reunir las víctimas	1	1	1	1	1
Oficial de clasificación	1	1	1	1	1
Oficial de primeros auxilios	1	1	1	1	1
Oficial de despacho y evacuación	1	1	1	1	1
Oficial de transporte	1	1	1	1	1
Oficial de transmisión	1	1	1	1	1
Mensajeros/asistentes	5	5	5	5	5
Personal de registro	2/3	2/3	2/3	2/3	2/3
Equipo médico de emergencia (prior I)	12	10	7	5	2
Doctores de medicina general (prior II)	8	6	4	3	2
Doctores de medicina general (prior III)	2	2	2	1	1
Personal de primeros auxilios	100	80	60	40	20
Equipos médicos y paramédicos para los ilesos	1/2	1/2	1/2	1/2	1/2

Accidentes de aviación en/cerca de los aerodromos

Ambulancias, medios de transporte y refugios

Pasajeros	500	400	300	200	100
Ambulancias para emergencias	12	10	7	5	2
Ambulancias standard	50/100	30/80	20/50	10/30	10/20
Omnibuses	5	5	5	3	2
Automóvil para puesto de comando	1	1	1	1	1
Automóvil para despachos	1	1	1	1	1
Carpas y refugios móviles	2	2	2	2	1
Instalaciones para prioridad III	1	1	1	1	1
Instalaciones para ilesos	1	1	1	1	1

Helicópteros con equipo médico

La mayor cantidad posible

Aeronaves con equipo médico Solamente se requiere si las distancias son largas o en determinadas condiciones particulares.

referencia: Dr. G. Bergot, France
Workshop on Aerodrome Emergency Planning, Bangkok, 1986

S E M I N A R I O - Q U I T O

La investigación de accidentes/incidentes en la República del Paraguay, se viene realizando a cargo del organismo pertinente y en forma regular, recién desde Agosto de 1991, haciéndose la necesaria aclaración, que si bien en años anteriores se realizaba estas tareas, la mismas se hacían en forma irregular y sin la creación de una dependencia específica para la investigación y prevención de accidentes.

Por esta razón todo lo que se puede hablar en este campo en mi país, solo se puede hacerse teniendo como punto de partida el 30 de Agosto del año señalado.

A partir de esta referencia, el grupo encargado de estas tareas se ha preocupado constantemente en atacar tres áreas que se consideraban críticas debido a la falta de trabajos anteriores y en especial del poco interés que demostraban las autoridades aeronáuticas de aquel entonces.

Las tres áreas prioritarias y que fueron encaradas de inmediato fueron:

- a). INVESTIGACION
- b). PREVENCIÓN
- c). PLANES DE EMERGENCIAS

debiendo primeramente elaborar leyes, reglamentos y procedimientos para encarar estas tareas.

Para lograr el objetivo, este grupo inicialmente compuesto por tres personas elaboró los siguientes trabajos:

- 1). Reglamentación de la Comisión de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CIPAA).
- 2). Elaboración del Plan de Emergencias del Aeropuerto "SILVIO PETTIROSSI".
- 3). Anteproyecto de Código Aeronáutico Paraguayo.

Con estos trabajos, se logró definir objetivos, procedimientos y atribuciones de este organismo y asimismo subsanar las grandes lagunas existentes en las leyes nacionales sobre el aspecto particular y general.

Una vez en vigencia el reglamento de la CIPAA, esta cobró estado

legal y pudo definir sus campos de acción; para esto, se dotó a este organismo de plenas facultades en todo lo referente a Investigación, Prevención, Seguridad de Vuelo y Planes de Emergencias, logrando un órgano independiente de toda la ingerencia interna y externa al responder directamente de la Presidencia del Consejo, quien es la máxima autoridad de aeronáutica Civil del Paraguay.

Con estas amplias facultades se pudo trabajar hacia los objetivos propuestos.

La CIPAA en el campo de la investigación tiene amplios poderes, así como en el de prevención y agregándose el ser un órgano responsable de la elaboración de Planes de Emergencias de todos los Aeródromos públicos de la República.

Las estadísticas de accidentes/incidentes de aviación en Paraguay en el período 1991-1993 muestra que del total de sucesos investigados en el mismo, el 36% han ocurrido en el aeropuerto internacional "SILVIO PETTIROSSI" y el porcentaje restante en zonas rurales.

Por tanto, como primera medida y en una secuencia lógica, se elaboró el Plan de Emergencias del Aeropuerto "SILVIO PETTIROSSI" el cual había sido presentado en años anteriores sin el eco necesario para su implementación; este proyecto fue enviado a la oficina Regional de la OACI en Lima con excelentes comentarios, por lo que se consideró que el mismo solo debía ser actualizado y perfeccionando, y es justo recordar y agradecer en esta oportunidad al Señor NORBERTO FERRARI por aquellos comentarios que nos dio ánimos para seguir luchando en este campo. Una vez encarado esto, se realizó el segundo paso, al elaborar lo que llamamos el DIAGRAMA DE AFLUENCIA DE CURSOS DE CAPACITACION PARA EL PLAN DE EMERGENCIAS que indican el camino para su implementación, ya que pensábamos que de emitir un documento tan importante sin la instrucción del personal involucrado, este dejaría de cumplir con su real objetivo.

Este Diagrama General derivó el proyecto de aplicación en tres niveles

1º) NIVEL

INSTRUCCION DEL PLAN DE EMERGENCIAS

El cual debía realizarse en tres etapas:

- CURSO PARA
PERSONAL AEROPORTUARIO
- CURSO PARA
SERVICIO DE AYUDA MUTUA Y LINEAS AEREAS
- CURSO PARA
PERSONAL ATC

Se realizaron los tres cursos, expidiendo 220 Certificados de Asistencia; con esto se aseguró el aprendizaje de procedimientos y coordinación del mencionado plan.

2º NIVEL

INSTRUCCION Y FORMACION DEL CUERPO DE VOLUNTARIOS AUXILIARES

Para lo que fue necesario elaborar un curso específico a fin de dotar a dichos voluntarios con los conocimientos necesarios en primeros auxilios, salvataje y otros.

Este curso se debe realizar en el mes de diciembre previendo contar con un mínimo inicial de 150 Voluntarios formados por el personal del Aeropuerto que presta servicios en el área administrativa, empresas privadas, Lineas Aéreas y comisiones vecinales. Luego de la finalización y evaluación del curso, se seleccionará a los diferentes voluntarios para las diversas brigadas con la elección de líderes de cada uno de ellas; una vez formalizado este nivel, se procederá al 3º y último de la etapa de implementación.

3º NIVEL

SIMULACRO GENERAL DEL PLAN DE EMERGENCIAS

Que evaluará el grado de efectividad del mismo y las correcciones necesarias; previsto su realización en la 2ª quincena del mes de Enero de 1995.

No obstante a estas tareas, la CIPAA a fin de asegurar y corregir las deficiencias que pudiera tener la aplicación de este plan, lleva el control y seguimiento de los casos de activación, por medio del Adjunto 1 que es presentado, con esto se logra perfeccionar la coordinación de las dependencias involucradas en el atendimento de las emergencias y recordar sobre las atribuciones y responsabilidades de los mismos; como propósito secundario, el mencionado Adjunto provee información a la Gerencia de Aeronavegabilidad y a la misma Comisión de Investigación y Prevención a fin de reforzar la Seguridad de Vuelo en aquellas aeronaves que han originado la activación del Plan, por problemas técnicos.

Por los medios humanos y materiales que poseemos en nuestro país; el punto alcanzado en la implementación de Plan de Emergencias, iniciados prácticamente de la nada, este sistema está demostrado su efectividad; es posible que para las otras administraciones en este importante Seminario representadas, estas etapas ya han sido superadas o impracticables; no está en nuestro ánimo imponerlo ni recomendarlo, solo exponerlo y contar nuestras experiencias y resultados, y a la vez, aguardar con gran expectativa las sugerencias que este selecto grupo de colegas de países hermanos puedan hacernos a fin de perfeccionar, nuestro sistema invocando la solidaridad que siempre distinguió a los Estados Contratantes del Convenio de Aviación Civil Internacional.