MODELO
PLAN DE EMERGENCIA DEL AERÓDROMO

REGISTROS DE ENMIENDAS			
Número de Enmienda	**Fecha de Aplicación**	**Fecha de Publicación**	**Anotada por**

ÍNDICE:

1. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS
2. GENERALIDADES
3. CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA
4. PUESTO DE MANDO MOVIL
5. ACCIDENTE DE AVIACIÓN DENTRO DEL AERÓDROMO
6. ACCIDENTE DE AVIACIÓN FUERA DEL AERÓDROMO
7. EMERGENCIA DE AERONAVE EN VUELO
8. INCENDIOS EN ESTRUCTURAS EDILICIAS
9. ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA
10. EMERGENCIA DEBIDO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS
11. EMERGENCIA DEBIDO A DESASTRES NATURALES
12. TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS
13. PLAN DE CONTROL DE CENIZAS VOLCÁNICAS
14. EMERGENCIAS SANITARIAS

ANEXO I – TABLA RESUMEN
ANEXO II - EJEMPLO DE MAPA RETICULAR DEL AERÓDROMO
ANEXO III - EJEMPLO DE MAPA RETICULAR DE ALREDEDORES DEL AERÓDROMO
ANEXO IV – MODELO CARTA DE ACUERDO
ANEXO V – PLANIFICACION DE SIMULACROS DE EMERGENCIA
ANEXO VI - FORMULARIO PARA EVALUACIÓN DE SIMULACROS DE EMERGENCIA
ANEXO VII - PLAN DE NEUTRALIZACIÓN DE EMERGENCIAS Y EVACUACIÓN.

OBJETIVO

El presente Modelo de Plan de Emergencia, tiene como objetivo principal dar una estructura estandarizada para establecer los diferentes procedimientos de ejecución que se han de seguir ante la presencia de una Emergencia aérea o un accidente Aéreo, como así también ante cualquier Emergencia del Aeródromo relacionada o no con aeronaves, determinado la manera más eficiente y racional de utilizar el personal, medios propios y de terceros a los efectos de:

-Salvar vidas humanas

-Mantener las operaciones del Aeródromo

-Salvar bienes materiales

PROPÓSITO

Los propósitos de este Modelo son establecer de forma estandarizada las funciones específicas para el personal de los organismos, dependencias y servicios que participan de la emergencia que se origine en el aeródromo/aeropuerto.

ALCANCE

Este Modelo de Plan de Emergencia está orientado a los Aeródromos/Aeropuertos controlados de la República Argentina.

ACTUALIZACIÓN:

Los Planes de Emergencia deberán actualizarse ante las novedades que presenten la ejecución de simulacros como retroalimentación, cambios en la infraestructura del aeropuerto, modificación del entorno o cambios significativos en la respuesta ante la emergencia.

CONSIDERACIONES:

1. El presente documento se ha elaborado de acuerdo con:
    a. CODIGO AERONAUTICO ARGENTINO
    b. RAAC PARTE 153 – OPERACIÓN DE AERODROMOS
    c. DOCUMENTO 9137 - MANUAL DE SERVICIOS DE AEROPUERTOS - PARTE 7 DE LA OACI
    d. RESOLUCION ANAC N°862 DEL 2015
2. El orden de tareas detallado para cada actor involucrado en la emergencia se ha fijado en función de la prioridad considerada para cada tarea. Esto aplica para todo tipo de emergencias consideradas en el PEA y puede servir como referencia para aquellas no contempladas en el mismo.
3. En aquellos aeródromos controlados que no cuenten con presencia de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, deberá gestionarse y coordinarse con la fuerza de seguridad con jurisdicción en el aeródromo las tareas que le corresponden.
4. En caso de estar fuera del horario operativo o no encontrarse presente el personal operativo de la oficina ARO-AIS, la Torre de Control tomará las funciones de dicha dependencia en caso de un accidente o emergencia aérea.
5. El Plan de Emergencia del Aeródromo debe ser puesto en práctica de acuerdo con lo estipulado en la RAAC Parte 153.
6. El Anexo V del presente documento contiene una guía para la planificación de simulacros de emergencia.
7. El Anexo VI del presente documento contiene un formulario guía para evaluar las prácticas de respuesta ante las distintas emergencias consideradas.
8. Dada la referencia del Doc. 9137 Parte 7, se recomienda considerar un accidente fuera del Aeropuerto, cuando este supere la distancia de ocho (8) kilómetros de influencia, para lo que será necesario activar simultáneamente el Plan de Emergencia del Aeropuerto y los Acuerdos de Ayuda Mutua para el tipo de Emergencia. Se deberá evaluar en cada caso en particular.
9. Ante una Emergencia relacionada con Vuelos Internacionales, se deberá tener en cuenta las competencias de la Direccion General de Aduana, Migraciones y al Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (áreas de Cancillería que estén involucradas - consultas: info@cancilleria.gob.ar).
10. Los planes y programas concurrentes al PEA se recomiendan que sean anexados al mismo para conocimiento de los actores involucrados, quedando a criterio del Jefe de Aeródromo su inclusión.

11. Las acciones y funciones descriptas en este plan son tendientes a uniformizar la respuesta en los distintos Aeródromos. De no poder cumplir con las pautas establecidas, el Jefe de Aeródromo deberá efectuar la evaluación y/o mitigación y/o cartas de acuerdo correspondientes para garantizar las acciones que el PEA contempla. Estas serán evaluadas por el área de ANAC correspondiente.

CAPÍTULO 1

DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

Para un mejor entendimiento y comprensión de los vocablos o frases a utilizar en el presente Plan, seguidamente se establecen las definiciones de los distintos términos que se utilizarán en el presente desarrollo.

Accidente: Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

(1). cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:

i. hallarse en la aeronave, o

ii. por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o

iii. por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

(2). la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:

(i). afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y

(ii). que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenados, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

(3). la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1.- Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los treinta días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2.- Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Actos de interferencia ilícita. Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves,
- Destrucción de una aeronave en servicio,
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
- Cualquier otro acto que ponga en peligro, o pueda poner en peligro la seguridad, regularidad y/o eficiencia de la aviación civil nacional e internacional en la REPÚBLICA ARGENTINA.

Aeródromo. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Alerta de Bomba: Estado o situación implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeródromo o aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Apoderamiento Ilícito de Aeronave: Acción por la cual una o varias personas a bordo de una aeronave, mediante actos violentos o intimidatorios, toman el control de la misma apoderándose de ella.

Área de estabilización: Área designada y delimitada en el presente Plan para clasificación, atención, estabilización y contención de las personas afectadas por la emergencia. (= TRIAGE).

Centro de Operaciones de Emergencia (COE). Zona designada del aeropuerto desde donde se llevan a cabo las coordinaciones necesarias para ejecutar los planes de emergencias y contingencias en el aeródromo.

Clasificación de urgencias (Triage). El proceso de selección de las víctimas en una emergencia, según la gravedad de sus lesiones.

Comité de Emergencias. Grupo multidisciplinario encargado de administrar, organizar, dirigir, asesorar y coordinar todos los recursos y actividades relacionadas con la planificación de emergencias en el aeródromo.

Contingencia Aeroportuaria: Situación crítica ocasionada por un acto de interferencia ilícita cierta o potencial, cuya envergadura, duración o incidencia suponga o pueda suponer una grave vulneración de la seguridad de la aviación civil.

Equipo de Gestión de Crisis: Equipo integrante del Centro de Operaciones de Emergencia, que asumirá la conducción y coordinación operativa de las acciones de respuesta frente a la contingencia.
Nota: Esta definición no representa una colisión con el Art. 88 del Código aeronáutico.

Emergencia. Combinación de circunstancias imprevistas, en cuyo contexto influyen factores de riesgo y amenaza a la vida de las personas, requiriendo una inmediata acción.

Explotador de Aeródromo: Persona física o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, a la que se le ha otorgado, aún sin fines de lucro, la explotación comercial, administración, mantenimiento y funcionamiento de un aeródromo.

Gestión de Crisis: Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenaza elevados así como aplicación de medidas y procedimientos en respuesta a emergencias, incluidos los actos de interferencia ilícita.

Gestión de Riesgos: Es la identificación, evaluación y clasificación de los riesgos, seguidas de la aplicación coordinada de los recursos para minimizar, supervisar y controlar la probabilidad y/o las consecuencias de sucesos desgraciados, o para maximizar la realización de oportunidades.

Intervenciones Críticas de Alto Riesgo: Consistentes en conjurar en forma rápida el apoderamiento ilícito de aeronaves o instalaciones aeroportuarias; la toma de rehenes o el secuestro de personas en aeronaves o en instalaciones aeroportuarias; el sabotaje contra aeronaves, instalaciones o servicios aeroportuarios.

Estación meteorológica de aeródromo (EMA): Es una dependencia del aeródromo designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la navegación aérea nacional e internacional.

Oficina Meteorológica de Aeródromo (OMA): Es una dependencia del aeródromo designada para la prestación de suministrar servicios meteorológicos para la navegación aérea nacional e internacional.

Personal: Es todo aquel que presta servicios normalmente en el Aeropuerto y por ello es “Sujeto Activo” en la Neutralización de la Emergencia y Evacuación; existen 6 categorías.

i. **Personal de Clave:** El Jefe de Aeródromo y/o el Administrador del Aeródromo, o quien lo reemplace, deberán adoptar la decisión de poner en vigencia el Plan, los que una vez que la situación se encuentre controlada deberán efectuar inmediatamente un informe circunstanciado y conjunto con las observaciones y críticas que se hayan detectado, el cual puede ser ampliado con posterioridad.
ii. **Personal de Emergencia**: Personal del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio (SSEI) y del Servicio Médico en el aeródromo, especializado y únicos autorizados para intervenir en la zona.
iii. **Personal de Evacuación**: Está integrado por personal de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, de las Empresas de Vigilancia, de las Líneas Aéreas y demás Permisionarios. Su misión es controlar que la evacuación se efectúe normalmente desde la Zona Crítica hasta los Puntos de Reunión, por las Rutas de Escape preseleccionadas, sin inconveniente alguno.

iv. **Personal de Logística**: Compuesto por personal del Explotador de Aeródromo y personal operativo de la Autoridad Aeronáutica, siendo su misión la de asistir técnica y permanentemente al Personal de Emergencia.

v. **Personal Genérico:** Personal que no se encuentra categorizado en ninguna de las otras categorías.

vi. **Personal Externo:** Está integrado por la totalidad de los Servicios implicados en el Plan de Ayuda Mutua Externa, previstos en el Plan de Emergencia del Aeródromo.

Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación. Plan elaborado por el Explotador de Aeropuerto y aprobado por el ORSNA, cuyo objetivo es establecer las medidas de seguridad que sean necesarias para salvaguardar la integridad de las personas y/o bienes que transiten en su ámbito, en caso de una eventual situación de emergencia no relacionada con aeronaves, y que requieran la evacuación parcial o total de un sector del Aeropuerto.

Población: A los efectos de la presente reglamentación, aquellas personas que se encuentran ocasionalmente en el Aeródromo y que son afectadas por la Emergencia, estando por lo tanto sujetas a la evacuación. Comprende a los pasajeros, acompañantes, personas en tránsito, empleados temporales, etc.

Población Crítica: Personas de avanzada edad, niños y/o discapacitados a las cuales se deberá mantener bajo vigilancia permanente.

Puesto de Mando Móvil: Emplazamiento móvil donde se centralizan las funciones de mando, control y comunicaciones en los casos de emergencias, y funge como puesto de observación y apoyo al COE en los casos de Contingencias.

Punto de reunión: Sitio predeterminado, es decir, cruce de carreteras, de caminos u otro lugar especificado al que se dirigen inicialmente las personas y vehículos que intervienen en una situación de emergencia para ser orientados hacia las zonas de concentración o el lugar del accidente o del incidente.

Ruta de escape: A los efectos de la presente, camino continuo no obstruido, previamente seleccionado que conduce desde la Zona Crítica (Sector donde se desató

la Emergencia); hacia el exterior (Punto de Reunión), donde no lleguen las consecuencias del evento.

Sabotaje: Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir o inhabilitar maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil, sus instalaciones o servicios, o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Tiempo de Evacuación: Es el lapso total empleado en la evacuación y debe contabilizarse desde que se visualiza la primera manifestación del incendio (humo o llamas), hasta que la última persona haya recorrido el camino de evacuación.

a. Se obtiene mediante la suma de los tiempos invertidos, en cada una de las etapas en que puede dividirse el proceso de evacuación:
b. Etapa de Detección (Alarma): Periodo en el cual el Personal que integra el Plan de Evacuación, toma conocimiento de una Emergencia.
c. Etapa de Retardo o Evaluación: Periodo entre la Alarma y la determinación de la Evacuación. Deberá ser muy breve (3 minutos) y el Personal necesariamente tiene que estar entrenado para adoptar esta decisión.
d. Etapa de Evacuación: Periodo empleado entre la orden de Evacuar y el arribo al Punto de Reunión de la última persona desalojada.

Tiempo de respuesta. Es el período entre la llamada inicial al servicio de salvamento y extinción de incendios y la aplicación de espuma por los primeros vehículos que intervengan, a un ritmo de como mínimo el 50% del régimen de descarga establecido en la presente regulación.

Toma de Rehenes a Bordo de una Aeronave o un Aeropuerto: Conjunto de acciones por las cuales de manera ilícita se realicen actos de violencia, contra personas a bordo de una aeronave o una instalación edilicia dentro de un aeropuerto, que por su naturaleza constituyan un peligro para la seguridad de las personas, las aeronaves e instalaciones.

Situación Crítica: Esta se declara cuando 1) se requiere más de un matafuego para la extinción de un incendio o 2) cuando no se puede determinar la extensión del fuego debido a la generación de gran cantidad de humo. En este caso se deberá ordenar la evacuación.

Situación Controlada: La misma se decreta cuando el fuego fue extinguido o cuando su magnitud no revista peligro o importancia. Previa inspección del lugar por parte del personal responsable, a los fines de verificar esta situación y de constatar que se efectivizó la evacuación sin inconvenientes y que los eventuales afectados por las secuelas de la emergencia fueron debidamente atendidos. El Personal Técnico deberá regularizar la actividad del lugar.
El personal de Emergencia deberá efectuar durante el evento e inmediatamente después, una exhaustiva inspección de la Zona Crítica y locales aledaños, a los fines de localizar posibles víctimas entre los restos de mampostería, o aquellas que hubieran sufrido las consecuencias de inhalación de humo o gases tóxicos.

Velocidad de Circulación: La establecida en calles de circulación vehicular.

Zona Crítica: Sector donde se origina el evento o sitio en el que se evidencia el mayor grado de intensidad, caracterizada por ser esta una zona de alto riesgo a la cual solo podrá ingresar el personal de emergencia, durante las actividades de control, neutralización y búsqueda de víctimas.

Zona de Crisis: Zona en donde se encuentra ubicado el o los Puntos de Crisis, estando la misma delimitada por Cercos o Perímetros de Seguridad interno y externo. La misma se establece a los efectos de aislar y contener la situación dentro de un espacio controlado.

Abreviaturas:

ACC: Centro de Control de Área

AIS: Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil

ANSP: Prestador del Servicio de Navegación Aérea

ARO: Oficina de los servicios de información aeronáutica

COE: Centro de Operaciones de Emergencia

EANA: Empresa Argentina de Navegación Aérea

EGC: Equipo de Gestión de Crisis

JEGC: Jefe de Equipo de Gestión de Crisis

JST: Junta de Seguridad en el Transporte

MET: Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea

NOF: Oficina NOTAM internacional

OMA: Oficina Meteorológica de Aeródromo

EMA: Estación Meteorológica de Aeródromo.

ORSNA: Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos

PEA: Plan de Emergencia del Aeródromo

PNEE: Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación

PCA: Plan de Contingencia Aeroportuaria

PMM: Puesto de Mando Móvil

PSA: Policía de Seguridad Aeroportuaria

SSEI: Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio

TWR: Torre de control

UOSP: Unidad Operativa de Seguridad Preventiva

CAPÍTULO 2

GENERALIDADES

2.1 AERÓDROMO/AEROPUERTO

- PROVINCIA:
- CIUDAD/LOCALIDAD:
- NOMBRE DEL AERODROMO:
- CODIGO ANAC:
- CODIGO OACI:
- CODIGO IATA:
- CATEGORIA SSEI DEL AD:
- JEFE DE AERÓDROMO:
- EXPLOTADOR O ADMINISTRADOR DEL AERÓDROMO:
- DISTANCIA A LA CIUDAD:
- DISTANCIA AL HOSPITAL MAS CERCANO
- DISTANCIA AL CUARTEL DE BOMBEROS MAS CERCANO:

2.2 NÚMEROS TELEFÓNICOS DE EMERGENCIA

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

DETALLAR CONTACTOS TELEFONOS DE SERVICIOS DE AERÓDROMO Y MEDIOS SSEI CONCURRENTES.

SERVICIO SEI			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

SERVICIO EXTINCION DE INCENDIO CONCURRENTE			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

SERVICIOS MÉDICOS

DETALLAR CONTACTOS TELEFONOS DE SERVICIOS MÉDICOS DISPONIBLES EN EL AERÓDROMO Y SERVICIOS MÉDICOS CONCURRENTES.

SERVICIOS MÉDICOS EN EL AERÓDROMO			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

SERVICIOS MÉDICOS CONCURRENTES			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

PERSONAL DE JEFATURA DE AEROPUERTO

JEFATURA DE AEROPUERTO			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

DETALLAR CONTACTOS TELEFONOS DE POLICIA DE AERÓDRMO Y SERVICIOS DE SEGURIDAD CONCURRENTES.

PSA			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

PRESTADOR SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

DETALLAR CONTACTOS TELEFONO DE SERVICIOS DE CONTROL DEAERODROMO, CONTROL DE APROXIMACIÓN, ACC Y TWR DE ESPACIOS AÉREOS CONEXOS, ARO-AIS, CNS, ETC.

ANSP			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

PERSONAL DEL EXPLOTADOR DE AERÓDROMO

EXPLOTADOR DE AERÓDORMO			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

SERVICIOS DE POLICÍA Y SEGURIDAD

DETALLAR CONTACTOS TELEFONOS DE POLICIA Y SERVICIOS DE SEGURIDAD EN EL AERÓDROMO Y CONCURRENTES.

EN EL AERODROMO			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

SERVICIOS CONCURRENTES			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

HOSPITALES

DETALLAR CONTACTOS TELEFÓNICOS DE HOSPITALES UBICADOS EN LAS PROXIMIDADES DEL AERÓDROMO.

HOSPITALES			
CARGO/DEPENDENCIA	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE (JST):

DETALLAR CONTACTOS TELEFÓNICOS DEL PERSONAL FIJO DE LA JUNTA DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MÁS CERCANOS AL AEROPUERTO Y A NIVEL REGIONAL.

JST			
CARGO	**PERSONAL**	**TEL. CELULAR**	**TEL. FIJO**

AUTORIDADES GUBERNAMENTALES:

DETALLAR CONTACTOS TELEFÓNICOS DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES SEGÚN CORRESPONDA.

CARGO/DEPENDENCIA	PERSONAL	TEL. CELULAR	TEL. FIJO

JUZGADOS FEDERALES DE JURIDICCIÓN:

DEPENDENCIA	TELEFONO

LINEAS AEREAS:

DETALLAR CONTACTOS TELEFÓNICOS DE LOS EXPLOTADORES AEREOS QUE OPEREN REGULARMENTE EN EL AERÓDROMO.

LINEA AEREA	PERSONAL	TELEFONO

PRENSA ANAC:

CARGO	PERSONAL	TEL. CELULAR	TEL. FIJO

ESTACION METEOROLÓGICA:

CARGO	PERSONAL	TEL. CELULAR	TEL. FIJO

UNIDADES ALOJADAS:

SERVICIO	TELEFONO

2.2 PERSONAL Y MISIONES:

A continuación, se hará mención del Personal que intervendrá en la emergencia por categoría y funciones a cumplir, en todos aquellos casos en que se deba implementar el Plan de Emergencias del Aeródromo.

- Coordinador del Plan de Emergencia:

Jefe de Aeródromo (o su reemplazo natural) designado por la Autoridad Aeronáutica con dedicación exclusiva a la administración del plan de emergencia del aeródromo quien a su vez presidirá el COE.

El personal a cargo del Puesto de Mando Móvil tomará la acción de coordinación del Plan de Emergencia y control de su ejecución, habiendo sido designado y siguiendo las instrucciones del Jefe de Aeródromo.

- Personal Clave de Coordinación

Es el personal responsable de coordinar los procedimientos para neutralizar o mitigar la emergencia y concretar la evacuación. El mismo estará integrado por el Jefe del Aeródromo, el Jefe de Operaciones responsable del PMM, Jefe de Turno UOSP PSA o quién este designe, el Administrador del Aeródromo o quienes el explotador designe.

- Personal de Emergencia del Aeródromo

Está integrado por el personal dependiente de la Jefatura de Aeródromo, de la Policía de Seguridad Aeroportuaria, del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendio, Servicios Médico en el Aeródromo, personal del Explotador de Aeródromo.

La misión de este personal es la concurrencia inmediata a la Zona Crítica a los fines de adoptar las medidas del caso para neutralizar o mitigar la emergencia, y evacuar a las posibles víctimas de esa zona.

- Personal Genérico

Es todo el personal que cumple funciones dentro del aeródromo en organismos públicos o empresas privadas y que han sido capacitados con el “Plan de Emergencia del Aeródromo” (PEA) en cuestión y con su “Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación” (PNEE). Estará encargado de reportar todos aquellos eventos que pudieran generar un riesgo a ellos, a terceros y/o a instalaciones del aeródromo.

CAPÍTULO 3

CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

FORMACIÓN DEL COE (CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA)

Este centro tiene la función de dirigir las operaciones de emergencia. Quien preside el C.O.E será el Jefe del Aeródromo o quien lo reemplace y el mismo estará integrado por:

1) Jefe de Aeródromo o reemplazo natural.
2) Administrador de Aeródromo o representante de Explotador.
3) Jefe de UOSP de PSA ó máximo cargo en funciones
4) Jefe de Servicio SEI.
5) Titular designado por parte del ANSP.
6) Representante del explotador aéreo de la aeronave siniestrada
7) Organismos de Asistencia Médica y Defensa Civil concurrente.
8) Jefe de prensa ANAC.
9) Todo otro representante de organismos, dependencias o servicios concurrentes que, a criterio de la ANAC, sea necesario que se encuentren presentes en el COE
10) Ante un accidente mayor un representante de la JST podrá estar presente en el COE, ya que una vez finalizadas las operaciones de rescate y extinción de incendios la zona de los restos de la aeronave será el ámbito de trabajo de la JST y se deberán coordinar con el COE.

Nota: Si la presencia de alguno de los antes mencionados en el lugar de la emergencia representa un mayor beneficio para la respuesta de la misma se podrá evaluar que el mismo sea reemplazado.

FUNCIONES:

1) Agrupar las entidades que intervienen en la emergencia.
2) Ejercer control en el uso de los recursos.
3) Centralizar las comunicaciones.
4) Focalizar la atención de la emergencia.
5) Velar por la seguridad del personal que asiste en la respuesta de la emergencia.
6) Actualizarla información de la emergencia en desarrollo.
7) Evaluar las prioridades del evento.
8) Determinar los objetivos operacionales.
9) Mantener la cobertura en el control de la operación.

10) Coordinar las actividades de respuesta con el Puesto de Mando Móvil-PMM, y cada uno de los involucrados.
11) Establecer la oficina de comunicaciones, coordinar los comunicados y boletines de prensa.
12) Ser el ámbito para la actualización del plan de emergencia, registrando en los formatos la información pertinente.

SUSCRIPCION DE CARTAS DE ACUERDO

La Jefatura de Aeródromo celebrará acuerdos con todas las organizaciones que participan en el PEA, en los que se establecerán las respectivas funciones. Tales acuerdos deberán incorporarse al documento PEA. (Anexo IV).

Las personas afectadas o que presten servicio en los distintos organismos concurrentes por contar con una “CARTA DE ACUERDO” ante una emergencia serán autorizados, bajo la supervisión del organismo interno, a movilizarse solo en los sectores afectados a la emergencia.

Se pondrá en práctica, en puntos de inspección de seguridad, un procedimiento para identificar fácilmente al personal que atiende a una emergencia, a fin de asegurarse de que se le permite el acceso inmediato al lugar del accidente.

El Jefe de Aeródromo definirá, en coordinación con la autoridad de seguridad aeroportuaria local, sistemas como por ejemplo tarjetas de identificación de "Acceso en caso de emergencia" para el personal o listados de las distintas dependencias con vehículos /personas de los servicios concurrentes, a fin de que sean utilizadas durante una emergencia.

LISTADO DE CARTAS DE ACUERDO:

Se deberá enumerar las dependencias y/o servicios concurrentes con quien se hayan suscripto cartas de acuerdo.

CAPÍTULO 4

PUESTO DE MANDO MOVIL

Deberá disponerse de un puesto de mando móvil para coordinar todas las funciones de mando y de comunicaciones entre el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y las tareas en el lugar del accidente o suceso que haya motivado la activación del plan.

Este PMM deberá estar ensamblado en un vehículo, debidamente identificado como Puesto de Mando Móvil, preferentemente de doble tracción, con potencia y capacidad para moverse en terreno blando, resbaladizo, rústico o con pendientes acentuadas, con capacidad mínima para 4 personas.

El puesto de mando móvil deberá ser una instalación apta para ser transportada rápidamente al lugar de una emergencia y en él se deberá asumir la coordinación local por parte de las entidades que deban hacer frente a la emergencia.

Se deberán proveer los sistemas de comunicación adecuados que enlacen el puesto de mando móvil (PMM) y el centro de operaciones de emergencia (COE) entre sí y con las entidades que intervengan, de conformidad con las necesidades particulares del aeródromo.

El PMM debería estar integrado por:

1. Personal a cargo designado por el Jefe de Aeródromo
2. Organismos locales

a. PSA
b. Personal del SSEI / Bombero de Jurisdicción
c. Personal de Defensa Civil
d. Coordinador médico local
e. Representante técnico del Explotador Aéreo.
f. En caso de necesario, se podrá convocar al representante del Explotador del Aeropuerto.

El PMM tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

- Monitorear y hacer cumplir lo estipulado en el PEA de acuerdo al tipo de emergencia informando permanentemente al COE.

- Dirigir y coordinar todas las operaciones a realizar en la zona de impacto y zonas afectadas por la emergencia.
- Asistir al Centro de Operaciones de Emergencias-COE, en el desarrollo de los objetivos de la respuesta al incidente o accidente
- Determinar los recursos necesarios para la atención del evento y solicitarlos al Centro de Operaciones de Emergencias-COE.
- Velar por la seguridad del personal que opera en la zona.
- Recopilar la información del evento y entregar la copia al Centro de Operaciones de Emergencias-COE.

En aquellas circunstancias en las cuales el evento sea considerado como una “Contingencia Aeroportuaria”, deberá seguirse los lineamientos establecidos en el Plan de Contingencia Aeroportuaria concordante con el PEA.

CAPÍTULO 5

ACCIDENTE DE AVIACIÓN DENTRO DEL AERÓDROMO

5.1 TAREAS

TORRE DE CONTROL:

Responsable: Supervisor / Operador de Turno

1. Hará sonar la alarma general y/o timbre de emergencia.
2. Dará la alarma a Bomberos (SSEI) pulsando botón destinado al efecto, o alternativa intercomunicador, HT. Canal o RED XXX. Se mantendrá en comunicación permanente brindando la información que sea necesaria.
3. Avisará a la oficina ARO-AIS por medio del intercomunicador o el interno XXX.
4. Se suspenderán o limitarán preventivamente las operaciones aéreas (aterrizajes / despegues / rodaje según corresponda) hasta tener la información de liberación de pista y se hayan efectuado las recorridas de inspección conforme lo determinado por el COE. También se restringirá el tránsito de los vehículos terrestres ajenos a la emergencia.
5. Proseguirá con el control del espacio aéreo de jurisdicción a efecto de proporcionar seguridad a las aeronaves que lo sobrevuelen.
6. Avisará al ACC/controles adyacentes de jurisdicción por medio de coordinación ATS con registro de grabación autorizado por EANA.
7. Informará a los Servicios S.S.E.I. y ARO-AIS el lugar de ocurrencia del hecho tomando como referencia las coordenadas de ubicación en el mapa reticular del Aeródromo (Anexo II), en caso de ser posible, se informará a los servicios de emergencia sobre la hora de accidente, el tipo de aeronave, la cantidad de ocupantes (con indicación de menores no acompañados o minusválidos), el combustible remanente y/o si la aeronave transporta mercancías peligrosas.

.

Nota: Esta información podrá ser obtenida mediante oficina ARO-AIS, explotador aéreo o TWR.

ARO-AIS

Responsable: Supervisor / Operador de Turno

1. Avisará a:
    a. Al Servicio Médico Aeroportuario, informando mediante RED XXX, directo XXX (CEL:XXX)
    b. Jefe de Aeródromo: RED XXX, directo XXX (CEL:XXX)
2. En coordinación con el Jefe de Aeródromo, emitirá NOTAM de cierre de Aeródromo o con las restricciones operativas que surjan del evento en curso, en caso de corresponder.
3. Notificará a MET: Estación Meteorológica (local) para que el personal de la misma registre los valores de ese momento. El aviso deberá hacerse con la mayor celeridad posible, a fin de que se tome registro de los eventos observables en tiempo real, no diferido. Deberá brindarse al personal MET hora exacta del accidente, locación del mismo (utilizando el mapa reticulado) y matrícula de la aeronave. Además, se deberá dar aviso al personal MET de la Oficina Meteorológica de Aeródromo (OMA), si la hubiere.

AUTORIDAD AERONAUTICA

Responsable: Jefe de Aeródromo

1. Avisará a:
    a. Jefe de Turno UOSP PSA, RED XXX, directo XXX (CEL:XXX)
    b. La Empresa explotadora de la aeronave accidentada, recabando información de cantidad de pasajeros transportados, cantidad de combustible y de transporte de Mercancías Peligrosas.
    c. Defensa Civil
    d. Administrador de Aeródromo
    e. Junta de Seguridad en el Transporte (JST)
2. En caso de ser necesario solicitará toda la información necesaria al Representante del ANSP que forme parte del COE.
3. En el Plan de llamadas se deberá convocar a los servicios concurrentes.

COE (Centro de Operaciones de Emergencia)

Responsable: Jefe de Aeródromo o su reemplazo.

1. El Jefe de Aeródromo o su reemplazo natural, activará el COE, tomando la conducción del mismo.

2. Alistará el COE y el P.M.M para enviarlo al lugar del accidente.
3. Informará a los organismos / Empresa/s del Aeropuerto a los efectos de que los mismos procedan con las tareas especificadas en el presente Plan.
4. Coordinará con Defensa Civil, Coordinador Médico u Organismo de Emergencia local la activación del Plan.
5. De ser necesario ampliará/actualizará toda información obtenida referente al accidente ocurrido a:
   - NIVELES JERARQUICOS CORRESPONDIENTES
   - PRENSA ANAC
   - En caso de una de una contingencia, PRENSA PSA
   - JST
6. Mantendrá coordinación permanente con el PMM, constituyéndose en el nexo de las comunicaciones entre la unidad móvil y las agencias intervinientes en el plan cuando éstas no puedan hacerlo en forma directa.
7. Solicitará al representante de la empresa siniestrada: manifiesto de pasajeros, de combustible, de mercancías transportadas, origen y destino del vuelo.
8. Verificará, en caso de ser necesario y habiendo previamente acordado con el Explotador de Aeródromo, los sectores asignados al PEA para prensa, atención de los familiares de heridos y segundo triage (derivables e ilesos) se encuentren disponibles y habilitados.
9. Coordinará con el Administrador o encargado del Explotador de Aeródromo y Jefe UOSP PSA, la recepción de los medios de prensa.
10. Verificará el cumplimiento de los procedimientos normados en el presente Plan.

ESTACIÓN METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO (EMA)

Responsable: Observador de turno

1. Registrará los valores meteorológicos inmediatos al momento del accidente, de acuerdo con los procedimientos en vigencia.
2. En caso que la OMA fuese evacuada, brindará información meteorológica a requerimiento del COE, y aquellas entidades que lo requieran en el presente protocolo.
3. Notificará a la Dirección de Meteorología Aeronáutica / Dirección de Redes de Observación del Servicio Meteorológico Nacional SMN cualquier novedad del accidente.

OFICINA METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO (OMA)

Responsable: Pronosticador de turno

1. Establecerá contacto con el COE, a través del representante ANS, para la provisión de información meteorológica.
2. Registrará y guardará toda información meteorológica emitida al momento del accidente, de acuerdo con los procedimientos en vigencia.
3. Notificará a la Dirección de Meteorología Aeronáutica del Servicio Meteorológico Nacional SMN cualquier novedad del accidente.

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIO:

Responsable: Jefe de Servicio / Turno

1. Dispondrá vehículos y medios para que se dirijan al lugar del accidente.
2. Realizará las coordinaciones necesarias con el PMM.
3. Rescatará y trasladará a las víctimas desde la aeronave siniestrada al área más segura y cercana (90 a 100 metros en contra del viento, puesto de avanzada o 1er triage).
4. Solicitará al personal de mantenimiento del Explotador de Aeródromo, en caso de ser necesario, del corte de los suministros (electricidad y/o gas) en los sectores afectados.
5. En caso de verse afectada la planta de combustible se deberá coordinar con el personal de dicha instalación el resguardo de los surtidores de combustible y la posible activación de los sistemas de prevención y extinción de incendios de acuerdo con el protocolo de emergencia de la planta.
6. Solicitará apoyo según lo establecido en Cartas de Acuerdo (Anexo IV) y estipulado en el PEA. Se le deberá informar:
    a. rutas de acceso
    b. puntos de reunión.
    c. personal y equipos necesarios.
    d. situación en el Aeródromo.
7. Solicitará a la PSA un cordón de seguridad en el área del siniestro.
8. Jefe SSEI o quien este disponga, se hará presente en el COE como representante del servicio.

SERVICIO MÉDICO EN EL AERODROMO

Responsable: Médico de turno

1. La dotación de referencia (médico, enfermero y conductor de ambulancia) se dirigirá al lugar que la Torre de Control o el PMM le indiquen conforme a ubicación del mapa reticulado del Aeródromo (Anexo II).
2. En caso de disponer camión logístico, este deberá seguir al equipo médico.
3. Una vez arribado el equipo médico al lugar del accidente, evaluará y clasificará a las víctimas (conforme al procedimiento de clasificación normado en este Plan), una vez que el personal del SSEI haya asegurado la zona y permita su accionar.
4. Organizará y coordinará con los Servicios de Asistencia Médica concurrentes las tareas de socorro y evacuación a realizar.
5. Determinará, con el SSEI, la ubicación del 1er TRIAGE.
6. Una vez finalizado el traslado total de víctimas continuará con sus tareas en el área de estabilización.
7. Confeccionará y mantendrá, lo más actualizado posible, con el servicio médico concurrente una lista de los lesionados incluyendo sus nombres, destino y situación definitiva.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Responsable: Jefe de Turno UOSP

1. Avisará al servicio propio restringiendo la entrada de vehículos que no estén directa e indirectamente afectados a la emergencia.
2. Mantendrá vigilado el sector del siniestro realizando un cordón de seguridad.
3. Dará cumplimiento a lo estipulado en el PEA con referencia al acceso de los organismos concurrentes a las zonas designadas y orientará la circulación de los vehículos involucrados en la atención de la emergencia.
4. Dará intervención al Juzgado de Turno.
5. De acuerdo a la emergencia que tenga lugar, en coordinación con el Jefe de Aeródromo y/o de acuerdo a lo solicitado por el Juzgado de Turno podrá precintar las casetas de las radioayudas como recaudo legal.
6. En caso de corresponder y de acuerdo a lo que establezca el COE, designará a un personal para proceder a la apertura de los portones de emergencia de las vías de

evacuación designadas y verificará que las mismas se encuentren libres de obstáculos.

7. Establecerá inmediatamente vías libres para el tráfico por las rutas de entrada y de salida que hayan de seguir los vehículos de emergencia y pedirá los refuerzos que estime necesarios.
8. Asegurará la libre circulación del tráfico en las cercanías del lugar del accidente, permitirá el paso del personal de emergencia autorizado, impedirá la entrada en el lugar del accidente a personas no autorizadas y custodiará los objetos y restos de la aeronave involucrados en el accidente y los efectos personales que hayan sido retirados de la misma.
9. Coordinará y facilitará el ingreso a la zona del personal de la JST y su equipamiento.
10. Encaminará los medios de prensa en el sector desinado en el Plan de Emergencia, donde se les brindará información.
11. Enviará un representante para la conformación del COE.
12. Asignación de personal en 1er y 2do Triage, Sector de Víctimas Ilesas, y otros lugares involucrados en la Emergencia.

EMPRESA EXPLOTADORA AÉREA INVOLUCRADA

Responsable: Jefe de base

1. El Jefe de Base o su equivalente se incorporará al COE Paralelamente la empresa en cuestión deberá enviar al PMM un representante[1], quien será el nexo entre este y el C.O.E a fin de realizar las actividades propias del Explotador.
2. Informará a quien preside el COE con relación a la carga de la aeronave (en caso de transportar mercancías peligrosas el lugar asignado a esta), cantidad de combustible, cantidad de pasajeros, menores no acompañados y/o minusválidos.
3. Pondrá a disposición del COE los medios logísticos disponibles para poder realizar con la mayor celeridad posible la evacuación de los pasajeros ilesos desde el área del accidente al **"SECTOR XXX**", como así también asignará y dispondrá de personal capacitado en Factores Humanos para la contención psicológica y emocional de los pasajeros y de los familiares y/o conocidos afectados por el hecho conforme a su Plan de Asistencia a Familiares vigente.

[1] La persona asignada por parte del explotador aéreo al P.M.M deberá estar capacitada en el área de mantenimiento de la aeronave afectada con el propósito de asesorar al SSEI ante cualquier inconveniente con los componentes o estructuras de la misma.(Dicha capacitación en mantenimiento será de carácter excluyente).

4. El representante del explotador de la aeronave designado responsable en el **"SECTOR XX"** supervisará estas actividades y dispondrá que se proporcionen servicios médicos especiales (en caso de ser necesario), alimentos, ropa, teléfonos, etc.
5. Del mismo modo enviará personal capacitado para recepción, registro y atención de los medios de prensa. Queda terminantemente prohibido, sin la expresa conformidad de la autoridad competente, que dicho personal emita cualquier comunicado que involucre algún comentario relativo al desarrollo de los hechos o sobre cualquiera de los pasajeros involucrados.
6. No deberá permitir la salida de la zona de espera de ninguna de las personas hasta que hayan sido identificadas y cumplido con los trámites prescriptos en el plan de emergencia del Aeródromo, a través del personal de seguridad contratado a tal efecto por el explotador.
7. Convocará a su servicio médico para prestar apoyo a los médicos del Aeródromo y en caso de tener convenio de reciprocidad con otro servicio médico, convocará al mismo.
8. El explotador de la aeronave será responsable de la remoción de la aeronave inutilizada o accidentada, pero solamente después de ser autorizado por la JST.

EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

Responsable: Administrador de Aeródromo / Jefe de base

1. Enviará un representante para la conformación del COE
2. Adecuara espacios existentes para atención ocasional de prensa, familiares de víctimas, entre otros, que sean requeridos en el PEA.
3. Estará en comunicación permanente con el COE, con el responsable de mantenimiento de turno y cumplimentará la orden de corte de los suministros por parte del SSEI (energía eléctrica, agua o gas) en los sectores afectados.
4. Aportará los medios logísticos disponibles para la atención de la emergencia en coordinación con el Jefe de Aeródromo o su reemplazo.
5. Procederá según el Plan de "TRASLADO DE AERONAVE INUTILIZADA". Esta tarea deberá coordinarse con el área Técnica de la empresa explotadora de la aeronave, la empresa proveedora de las grúas y quien presida el COE debiendo obtener previamente la autorización y conformidad de la JST.

SERVICIOS MÉDICOS DE EMPRESAS EXPLOTADORAS AEREAS

Responsable: Médico de Turno

a. Notificado del siniestro por parte del explotador y acudirá bajo las directivas del Coordinador Médico del Aeródromo o PMM, al área de selección de víctimas en escena. (1ER TRIAGE).
b. Una vez finalizada la tarea se dirigirá a colaborar al área de estabilización. (2DO TRIAGE).

5.2 ORGANIZACION

EN EL LUGAR DEL SINIESTRO:

El encargado de la búsqueda y rescate de heridos será el personal del Servicio de Salvamento y Extinción de incendios (SSEI), que transportará a los mismos a un lugar seguro (1ER TRIAGE). El personal designado (Defensa Civil u organismo competente) colaborará con ellos solamente a solicitud del Jefe de Servicio/Turno. Los distintos médicos acreditados de este Aeródromo podrán colaborar en esta tarea cuando el Jefe de Servicio/Turno considere que el área de trabajo está asegurada.

Los sobrevivientes deberán ser examinados, clasificados y luego de recibir primeros auxilios se derivarán inmediatamente a los institutos médicos que determine el coordinador médico o prestador de servicio.

PUESTO MÉDICO DE AVANZADA (1ER TRIAGE)

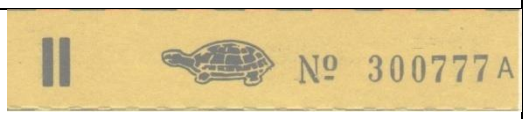
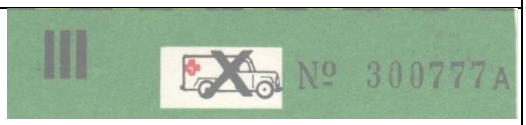
El Coordinador Médico/médico de turno designado por el Jefe de Aeródromo se hará cargo de la clasificación de urgencia a fin de establecer el orden de prioridad de traslado y atención. Para esto, se utilizarán las tarjetas con talones de colores normadas internacionalmente (Ver Doc.9137, Parte 7).

El área de clasificación deberá estar ubicada en un lugar seguro para el personal previsto en la emergencia, como también para las víctimas, y, en lo posible, orientada en contra del viento a una distancia considerable del lugar del accidente (mínimo 90 metros) para evitar riesgos adicionales.

Las víctimas de prioridad I (rojos) y II (AMARILLOS) son las que recibirán tratamiento inmediato y traslado en los transportes hacia el área de estabilización, dicha operatoria estará a cargo del Coordinador Médico en el Aeródromo según PEA. Una vez clasificada la víctima en el 2do Triage, el Coordinador Médico determinará el lugar a donde será transferida la víctima y quedará un registro sobre el mismo.
Aquellas victimas que por su gravedad requieran el traslado inmediato al hospital, lo harán sin pasar por la zona del 2º Triage.

PRINCIPIOS DE SELECCIÓN Y CLASIFICACIÓN DE VÍCTIMAS

Las víctimas se agruparan según la gravedad del caso a fin de determinar el orden de prioridad para su tratamiento y traslado de acuerdo a la siguiente clasificación:

N°	Prioridad	Tipo de cuidado	Etiqueta
1	I	Inmediato	
2	II	Demorado	
3	III	Menores	
4	IV	Fallecidos	

CAMILLEROS/SOCORRISTAS

El personal designado (Defensa Civil u organismo competente), trasladará a los afectados (prioridad I, II y III) desde el 1ER TRIAGE**,** hasta el 2DO TRIAGE, empleando los medios de transporte disponibles.

TRANSPORTE DE PASAJEROS

Se realizará según lo establecido en el PEA y tendrá la función de llevar a los ilesos desde el 1ER TRIAGE al área de clasificación y estabilización 2DO TRIAGE. Una vez en el 2DO TRIAGE, estarán supervisados por profesionales del Servicio Médico/Factores humanos ante cualquier eventualidad.

AREA DE ESTABILIZACIÓN (2do. TRIAGE)

Ubicada en el Aeródromo con el fin de estabilizar a los pacientes (rojo y amarillo) para su posterior traslado al centro asistencial que designe el organismo de competencia según establecido en el PEA. Este sector estará bajo la coordinación de quien tenga competencia según el PEA (reclasificación, identificación, organización y traslado).

Este sector estará subdividido en otros dos sectores reconocibles por una marca de color:

1. rojo: atención urgente
2. amarillo: atención inmediata

En este lugar, estará situado en XXX. Para su traslado, los ya estabilizados, serán retirados en ambulancias hasta los hospitales determinados en el PEA.

TARJETA DE IDENTIFICACIÓN DE VÍCTIMAS

La utilización de tarjetas de identificación de víctimas ayudará a acelerar el tratamiento según las prioridades, permitiendo una evacuación más rápida de personas lesionadas a los institutos médicos en base a la evaluación. Dicha tarjeta se colocará en el 1er TRIAGE, previa clasificación, y estará a cargo del coordinador médico.
En las páginas posteriores se muestra la tarjeta de frente y de reverso con explicaciones del tipo de lesiones. La tarjeta es numerada y consta de una parte superior para los datos personales y una parte inferior dividida en cuatro talones que corresponden a las distintas prioridades. Estos talones tienen un color que ayuda a determinar la urgencia para el traslado del paciente acorde al estado de la víctima.

Quien asigne la prioridad deberá cortar los talones necesarios de forma de que quede más abajo el talón correspondiente a la prioridad asignada.
De abajo hacia arriba se observa el color verde, amarillo, rojo y negro.
La tarjeta se colocará atada en lugar visible del cuerpo del paciente con una banda elástica o similar; en caso de no existir tarjetas se suplantará escribiendo sobre cinta adhesiva, en la frente del paciente u otra zona de piel expuesta con marcador o lápiz labial el orden de prioridad conforme a sistema de colores.

ZONA DE ATENCIÓN DE ILESOS

Las victimas que hayan sido calificadas como 3 (verdes) en la zona del primer Triage, serán trasladadas o podrán ir por sus medios al área de 2º Triage bajo responsabilidad y control del explotador de la aeronave siniestrada.
Esta zona de atención se ubicará en el 2do TRIAGE y estará señalada con un rectángulo de color verde para que pueda ser reconocido por el personal de SOCORRISTAS.
Personal del explotador de la compañía aérea o poseedora de la aeronave, efectuará un control del manifiesto de pasajeros, a quienes luego entrevistará y solicitará los datos y un lugar para ubicarlos luego de ser dados de alta por el personal médico responsable.
Se podrá plantear la posibilidad de considerar un espacio fuera del aeródromo para el confinamiento y seguimiento psicológico de los pasajeros ilesos.
En la medida de lo posible, las víctimas VERDES deben ubicarse en un lugar separado del resto de las víctimas ya que podrían interferir en la atención de los servicios médicos por familiares que se encuentren con otra clasificación

TRATAMIENTO Y DESTINO DE ÓBITOS

Ante la ocurrencia de un accidente y que, como consecuencia de éste, se originen muertes, los actores involucrados procederán de la siguiente forma:
1°) El personal del SSEI que identifique una persona fallecida producto del accidente no debería mover el cuerpo, siempre y cuando no sea un obstáculo para salvar otra vida.
2°) El personal del SSEI, procederá a la búsqueda, rescate y traslado hasta la zona del 1er. TRIAGE, donde los victimas quedarán a disposición del Servicio Médico.
3°) El Servicio médico procederá a la recepción de las víctimas, certificación de su deceso, clasificación de los óbitos conforme a los principios de selección y clasificación de las victimas detallado con anterioridad y, si correspondiere, aplicará el triage de

óbitos. Cuando así lo indique el juzgado interviniente quedarán a disposición de la justicia, quien determinará la remoción de los mismos.
4°) El personal de XXX trasladará los cuerpos al triage de óbito que se encuentra en XXX y continuará con su tratamiento conforme a el Protocolo de Gestión de Cadáveres ante la Emergencia, dentro del ámbito de su competencia.
5°) PSA intervendrá en todo lo concerniente a su ámbito de competencia.

CIRCULACIÓN INTERNA DE MICROS Y AMBULANCIAS

La circulación interna se regirá según indicaciones de la persona que presida el COE según lo establecido en el PEA. Esto evitará que se produzcan colisiones por los vehículos de emergencia que circulan rápidamente dentro del Aeródromo.
La PSA liberará el tráfico para permitir la libre circulación de los vehículos internos y concurrentes afectados directa e indirectamente a la emergencia.
La circulación de los colectivos que transportarán los ilesos y heridos leves desde 1er TRIAGE, será en el sentido asignado y únicamente por vías de comunicación, en lo posible, asfaltadas o consolidadas del Aeródromo, teniendo la precaución de llevar a cada grupo al área a la cual corresponde.

POLICIA SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Esta actuará en apoyo a los servicios de salvamento y sus colaboradores estableciendo un perímetro de seguridad manteniendo alejado a los curiosos, parientes y periodistas.
Solo se permitirá el ingreso al área de operaciones a personas con funciones y responsabilidades en la emergencia.
Especialmente facilitará y coordinará el ingreso al aeródromo, o zona del accidente, al personal de la JST y su equipamiento.

MEJORES PRÁCTICAS:

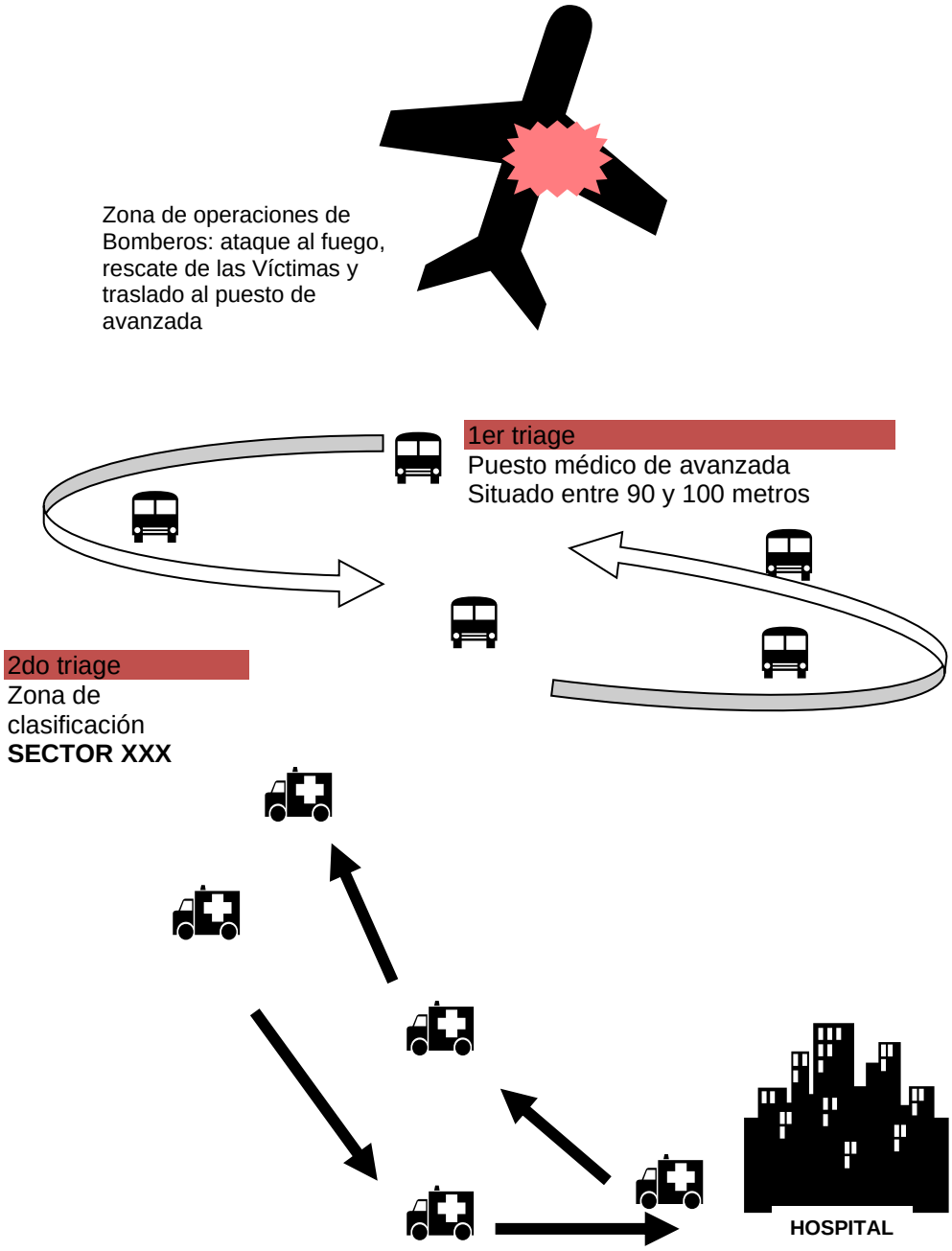
- Cada aeródromo podrá definir sistemas que le permitan agilizar la respuesta ante la emergencia de los distintos actores involucrados. Como por ejemplo:
    - Niveles de Alerta puede servir como orientación para activar parcial o totalmente las medidas estipuladas, dependiendo de la información obtenida.
    - En aquellos que sea posible, se deberá evaluar la posibilidad de activación de los servicios concurrentes del aeropuerto (SEI, Servicio Médico, PMM, PSA) a través del sistema sonoro de Alarmas activado

desde la Torre de Control y un único mensaje por la frecuencia disponible en el aeropuerto. Esto con el fin de minimizar la cantidad de llamadas.

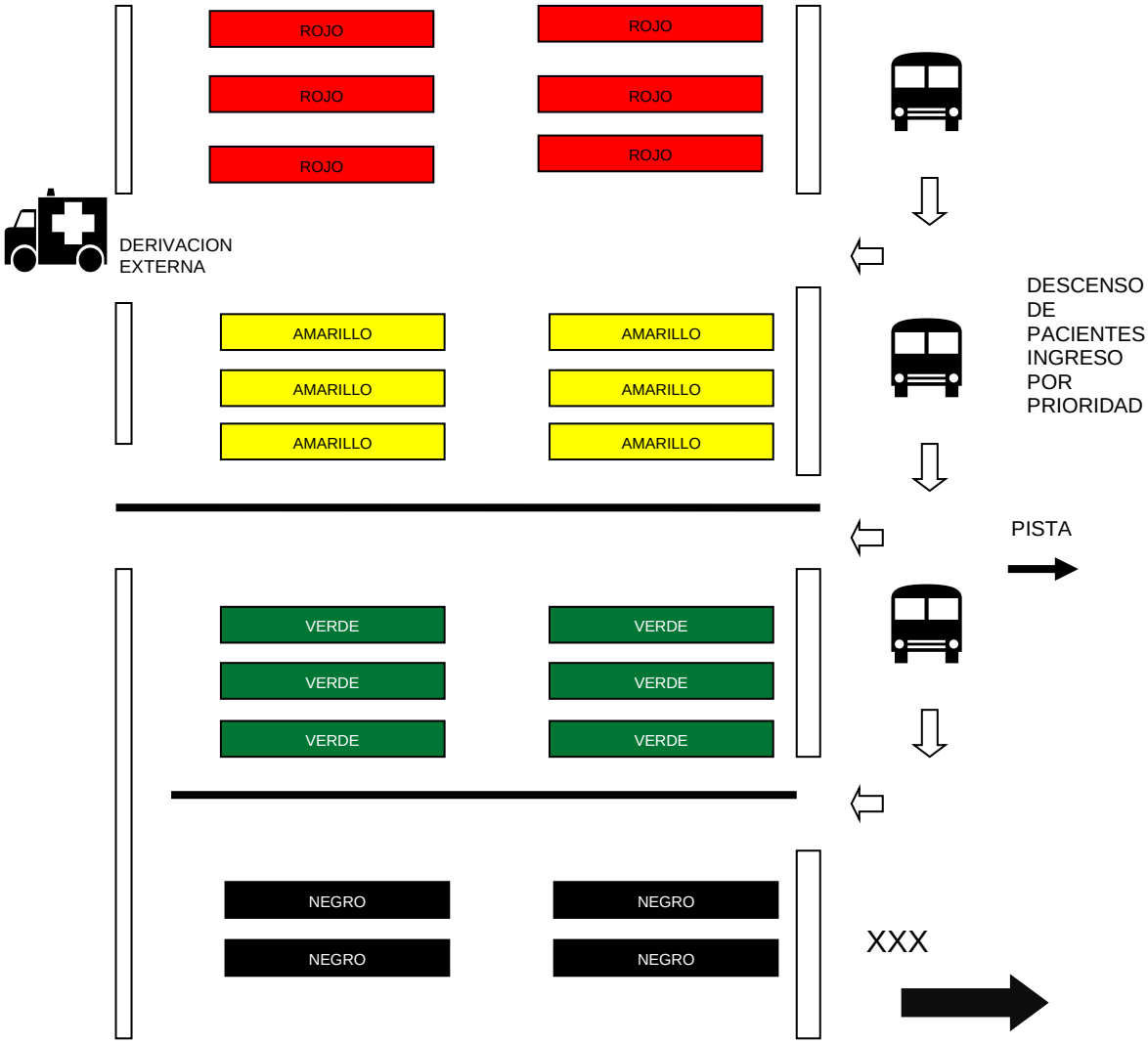
EXTRACTO DE TAREAS DE CADA DEPENDENCIA

- ✓ Torre de control: activa alarma al SSEI y avisa a ARO-AIS.
- ✓ ARO-AIS: Activa Servicios Médicos en el aeródromo, notifica al Jefe de Aeródromo e informa a las dependencias del Servicio Meteorológico MET de manera inmediata (OMA/EMA).
- ✓ Jefe de Aeródromo: activa el plan de llamadas según PEA, recaba información de la Empresa Explotadora aérea involucrada, activa el COE, activa PMM y da aviso a las autoridades jerárquicas correspondientes.
- ✓ Servicio Médico en el aeródromo: el médico, la enfermera y el conductor de turno (con ambulancia y, si corresponde, camión logístico) se dirigen al lugar del siniestro. Constituyendo el 1er TRIAGE.
- ✓ Personal designado por el Jefe de Aeródromo: se dirige al Puesto de Mando Móvil.
- ✓ SSEI: activa su propia red de alerta.
- ✓ Jefe o 2do Jefe del SSEI: se dirige al C.O.E
- ✓ PSA: Da intervención al Juez Competente, supervisa la seguridad, cuidando que no ingrese personal no autorizado al perímetro de seguridad delimitado. El jefe se dirige al COE y un representante al Puesto de Mando Móvil.
- ✓ Administrador / Jefe de Base del Explotador de Aeródromo: Se dirige al COE Tendrá personal preparado para el corte de suministros (agua, energía eléctrica o gas). Coordinará con el explotador aéreo la remoción de la aeronave.
- ✓ Explotador aéreo involucrado: El jefe de Base se dirigirá al COE con el manifiesto de pasajeros, manifiesto de carga y cantidad estimada de combustible, procedencia y destino de la aeronave, como así también toda información relevante. Pondrá a disposición los medios logísticos disponibles para la atención de la emergencia y/o personal mecánico en el PMM.

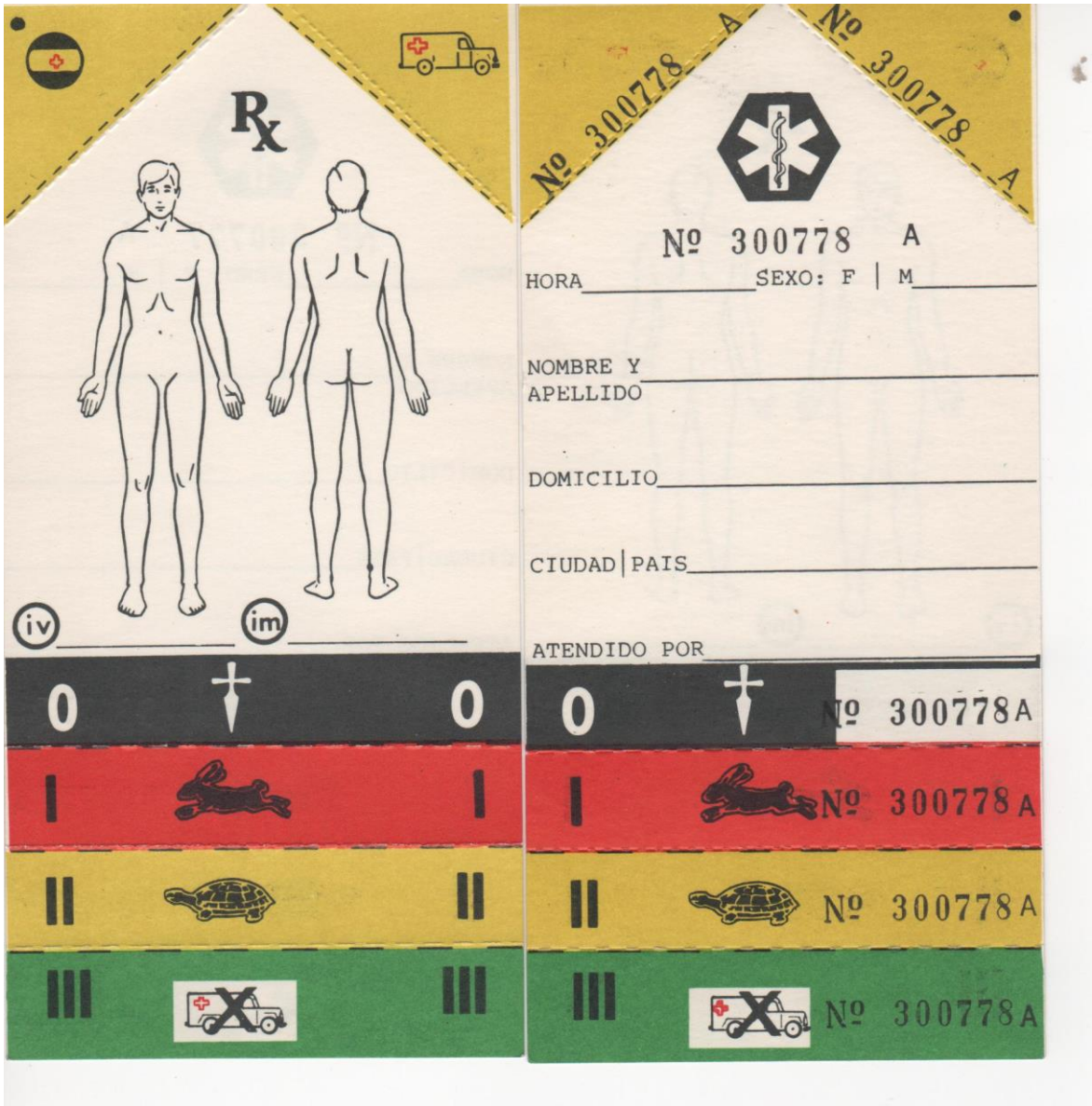
SECUENCIA TRASLADO DE HERIDOS



SEGUNDO TRIAGE - ÁREA DE ESTABILIZACIÓN



TARJETA CLASIFICACION DE VICTIMAS



CAPÍTULO 6

ACCIDENTE DE AVIACIÓN FUERA DEL AERÓDROMO

6.1 ORGANIZACIÓN:

1. En caso de un accidente fuera de los límites geográficos del Aeropuerto, acudirán los cuarteles de bomberos, la fuerza de seguridad y los servicios médicos y de ambulancias propios de la comunidad.
2. Los vehículos del servicio contra incendio del cuartel de bomberos y los del servicio médicos en el aeródromo deberán permanecer en el mismo para asegurar la continuidad de las operaciones aéreas, excepto que la Autoridad Aeronáutica determine lo contrario. Cuando ocurra esta excepción se deberá emitir un NOTAM informando que la categoría del SSEI ha disminuido, en caso de corresponder. El mismo será levantado una vez que regrese la autobomba.
3. Cualquier dependencia del Aeródromo que tome conocimiento de dicho accidente (Torre de Control, Oficina de ARO-AIS, MET (OMA/EMA), etc.) lo comunicará con la mayor celeridad posible al Jefe de Aeródromo o su reemplazo natural.
4. Las autoridades del Aeródromo conformarán inmediatamente el COE (Centro de Operaciones de Emergencias), el cual ordenará, el traslado del Puesto de mando móvil hasta el lugar del hecho, poniéndose a entera disposición de la autoridad que esté a cargo de la emergencia.
5. Contemplando que la aeronave accidentada puede tener su origen, destino o sobrevolar este Aeródromo y, a efectos de proporcionar información y contención a los familiares que posiblemente pudieran presentarse, se procederá a implementar el presente PEA
6. Se coordinará con el explotador del Aeródromo la zona de atención de los mismos, como así también los medios/elementos para proporcionar el confort necesario para su atención.

6.2 TAREAS

AUTORIDAD AERONÁUTICA:

Responsable: Jefe de Aeródromo o reemplazo natural.

1. Podrá intervenir en el lugar del accidente conforme a la existencia de Cartas de Acuerdo (Anexo IV) de ayuda mutua para casos de emergencia.
2. Activará el C.O.E del Aeródromo y enviará el Puesto de Mando Móvil al lugar del accidente.
3. Informará al Servicio Médico la ocurrencia del accidente fuera del Aeródromo al teléfono XXX.
4. Notificará a Defensa Civil.
5. Notificará al Explotador de Aeródromo.
6. Notificará al Jefe UOSP PSA
7. Notificará a la JST.
8. Verificará la apertura y acondicionamiento de las distintas salas contenidas en el PEA para prensa y familiares de víctimas
9. Enviará mensaje y notificará a la Junta de Seguridad en el Transporte al teléfono XXX.
10. Deberá ofrecer toda la ayuda de emergencia que solicite el organismo que tiene jurisdicción en el área del accidente o incidente fuera del Aeródromo conforme a disponibilidad y de forma tal de minimizar la probable afectación a la continuidad de las operaciones en el mismo.
11. Informará a su dependencia jerárquica del suceso, como así también a Prensa ANAC, actualizando dicha información en forma permanente.
12. El responsable del PMM verificará el cumplimiento del procedimiento establecido en el presente PEA.
13. Ante un accidente mayor debería haber un representante de la JST en el PMM mientras dure la investigación de campo.

TORRE DE CONTROL

Responsables: Supervisor / Operador de Turno

1. Informará la ocurrencia del accidente fuera del Aeródromo al SSEI mediante intercomunicadores o HT canal X.

2. Avisará a ARO-AIS a través de los internos XXX, Directo XXX, intercomunicador o HT, informándole de accidente fuera del Aeródromo.
3. Avisará al ACC/controles adyacentes de jurisdicción por medio de coordinación ATS con registro de grabación autorizado por EANA.
4. Solicitará a la Estación Meteorológica del Aeródromo (EMA) los datos meteorológicos al momento del suceso y registrará los mismos.
5. Continuará brindando el servicio de control del espacio aéreo en su área de jurisdicción.
6. De conocer, proporcionará información al Jefe de Aeródromo y servicios de emergencia propios del aeropuerto por frecuencia, a fin de brindar la información disponible del accidente mediante un único canal de comunicación a todos los involucrados, como ser: posición de la aeronave accidentada, hora del accidente y tipo de aeronave. Empleará para ello el mapa reticulado correspondiente a la localidad de jurisdicción del aeródromo (Anexo III).
7. La torre le notificará al Centro de Control de Área (ACC) y este último al Centro Coordinar de Salvamento (RCC).

ARO-AIS:

Responsables: Supervisor / Operador de Turno

1. En caso de tomar conocimiento externo, avisará a TWR a través de los internos XXX DIRECTO XXX, intercomunicador o HT Canal X, informándole de accidente fuera del Aeródromo.
2. Informará al Jefe de Aeródromo de la ocurrencia del accidente fuera del Aeródromo al teléfono XXX.
3. De conocer, proporcionará información al Jefe de Aeródromo como ser: posición de la aeronave accidentada, hora del accidente, tipo de aeronave, y de contar con dicha información, si la misma transportaba mercancías peligrosas (ubicación y cantidad), pasajeros a bordo y cualquier otra información de utilidad para conocimiento del COE y Servicios concurrentes a la emergencia en caso de ser solicitado. Empleará para ello el mapa reticulado correspondiente a la localidad de jurisdicción del aeródromo (Anexo III).
4. Avisará a MET: (OMA o EMA) para que las mismas registren los valores meteorológicos de ese momento. El aviso deberá hacerse con la mayor celeridad posible. Deberá brindarse a MET hora exacta del accidente, matrícula de la aeronave y ubicación del accidente. Asimismo, le dará aviso a la OMA, si la hubiere.

EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

Responsable: Administrador de Aeródromo / Jefe de Base

1. Una vez notificado del hecho y designada la zona para la atención de los familiares y prensa que puedan hacerse presentes para recabar información, acondicionará el lugar establecido en el PEA para atender a las personas y los profesionales de contención enviados por el explotador aéreo afectado.

DEFENSA CIVIL- SERVICIO PUBLICO DE EMERGENCIAS.

1. Procederá conforme a la Carta de Acuerdo de ayuda mutua firmada entre las partes. (Anexo IV)

EXPLOTADOR AÉREO:

Deberá enviar un representante al puesto de mando móvil para coordinar, las tareas inherentes del explotador.

1. Deberá proporcionar información relativa a la cantidad de pasajeros a bordo, la tripulación del vuelo, la existencia de mercancías peligrosas (ubicación y cantidad).
2. Designará y enviará al lugar del accidente personal especializado en el tratamiento de no lesionados, nombrando entre ellos recepcionistas, encargados de registro y coordinadores de bienestar.
3. Tendrá la responsabilidad de la remoción de la aeronave accidentada o inutilizada, pero solamente después de recibir la autorización de las autoridades que investigan el accidente de la aeronave. (JST)
4. Cumplimentará paralelamente con todas las tareas y responsabilidades inherentes a su condición contempladas en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil de aplicación para la Planificación de emergencia en los aeropuertos.
5. Deberá disponer de personal capacitado en el área de atención a familiares de las víctimas que puedan hacerse presente en este Aeródromo con el objeto de solicitar información de la aeronave accidentada de conformidad con el Plan de Asistencia a Familiares aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. La PSA deberá informar a la Judicatura de Turno la información recibida y actuar en consideración con las actividades que la misma determine.
2. Se deberá considerar que puede haber movimiento de familiares de víctimas hacia el aeropuerto (de origen o destino según el momento de la ocurrencia del evento). Para ello, se activarán las coordinaciones y adopción de medidas de seguridad que resulten necesarias.

CAPÍTULO 7

EMERGENCIA DE AERONAVE EN VUELO

7.1 ORGANIZACIÓN:

En caso de que una aeronave en vuelo aproximando a un Aeródromo, en la que se sabe o se sospecha que se ha presentado un problema que puede comprometer la vida de sus ocupantes, la torre de Control estimará su arribo y procederá conforme a las tareas detalladas en 7.2 de este documento.

7.2 TAREAS

TORRE DE CONTROL

Responsables: Supervisor / Operador de Turno

Para el caso que la aeronave se declara en emergencia y estime su arribo en un tiempo menor a DIEZ (10) minutos, se procederá de la siguiente forma:

1. Alertará al SSEI haciendo sonar la alarma interna y comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la emergencia de aeronave en vuelo.
2. Avisará a ARO-AIS a través de la RED X, intercomunicador o HT canal X, informándole de la emergencia de aeronave en vuelo.
3. Seguirá brindando el servicio de control de tránsito aéreo e informará al piloto de la aeronave en emergencia los recursos disponibles para hacer frente a la misma
4. En lo posible, informará al SSEI, contando con la siguiente información:
    - Hora estimada de arribo aeronave y pista a utilizar.
    - Tipo de Aeronave
    - Tipo de falla/emergencia presentada
    - Pasajeros a bordo.
    - Cantidad de combustible
    - Si trae mercancías peligrosas
5. La TWR de control le notificará al Centro de Control de Área (ACC) y éste al Centro coordinador de salvamento (RCC).
6. Si el Centro de Control de Area (ACC) fuera informada antes que la TWR, deberá notificar a la misma y al Centro Coordinador de Salvamento (RCC).
7. En caso de corresponder, solicitará a la oficina Meteorológica de Aeródromo (OMA) toda la información meteorológica disponible pertinente para la aeronave en situación de emergencia.

Para el caso que la aeronave se declara en emergencia y estime su arribo en un tiempo mayor a DIEZ (10) minutos, se procederá de la siguiente forma:

1. Alertará al SSEI haciendo sonar la alarma interna y comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la emergencia de aeronave en vuelo.
2. Avisará a ARO-AIS a través de la RED X, intercomunicador o HT canal X, informándole de la emergencia de aeronave en vuelo.
3. Dentro de lo posible, deberá contar con la siguiente información:
   - Hora estimada de arribo aeronave y pista en uso
   - Tipo de Aeronave
   - Tipo de falla/emergencia presentada
   - Pasajeros a bordo.
   - Cantidad de combustible
   - Si trae mercancías peligrosas
4. Le notificará al Centro de Control de Área (ACC) y éste al "Centro coordinador de salvamento (RCC).

ARO-AIS:

Responsables: Supervisor / Operador de Turno

1. Recibida la notificación de la Torre de Control, recopilará toda la información disponible del explotador aéreo.
   - Hora estimada de arribo aeronave y RWY a operar
   - Tipo de Aeronave
   - Tipo de falla/emergencia presentada
   - Pasajeros a bordo.
   - Cantidad de combustible
   - Si trae mercancías peligrosas
2. Avisará al Servicio Médico, XXX INT XXX o HT canal X, comunicándole de la emergencia de la aeronave en vuelo.
3. Avisará al Jefe de Aeródromo RED XXX, directo XXX Cel. +XXX.
4. Avisará a las dependencias MET (EMA) para que inicien los registros de los informes meteorológicos. Asimismo, dará aviso a la OMA, si la hubiera.

AUTORIDAD AERONÁUTICA:

Responsables: Jefe Aeródromo o su reemplazo natural

1. Avisará al Jefe de Turno UOSP de PSA.
2. Activar el plan de llamada del PEA

3. Activará el COE
4. Alistará el Puesto de mando Móvil.
5. Avisará a la autoridad inmediata superior y a prensa ANAC.
6. Deberá determinar, previamente dentro del PEA, el Punto de Reunión de los Primeros intervinientes (SSEI, PSA, CONTER, Explotador Aeropuerto, Mecánico Línea Aérea).
7. Avisará a la JST.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

1. El Jefe UOSP PSA deberá prever la posible necesidad de movilizar mayor dotación de personal y vehículos según sea la resultante al momento del aterrizaje.

CAPÍTULO 8

INCENDIO DE ESTRUCTURAS EDILICIAS

8.1 ORGANIZACIÓN:

El Explotador de Aeródromo, en coordinación con el Jefe de Aeródromo, llevará adelante los procedimientos de emergencia en toda oportunidad que se produzca un incendio dentro del aeródromo en el cual no se vea afectada en forma directa una o más aeronaves.

PROCEDIMIENTO OPERATIVO:

Se procederá conforme al "**Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación**" elaborado por el Explotador de Aeródromos (Anexo VII).

1. Todo el personal del explotador de aeródromos, permisionarios, explotadores, autoridades estatales y usuarios en general que tomen conocimiento que en las instalaciones del Aeródromo se detectó un foco ígneo deberá informarlo de acuerdo a lo establecido al plan de llamadas del PNEE.
2. El Jefe de Aeropuerto o su reemplazo natural activará el COE.
3. El Jefe de Aeropuerto, habiendo tomado conocimiento de la situación, en caso de verse afectadas instalaciones operativas sensibles del aeropuerto (como ser, planta de combustible, plataforma, entre otras) comunicará la novedad al SSEI, jerarquía superior y prensa ANAC.
4. El Representante ANSP, habiendo tomado conocimiento de la situación, en caso de verse afectadas instalaciones sensibles del aeropuerto para la operación del mismo comunicará la novedad al ARO-AIS y Torre de control.
5. Cuando el incendio no afecte las operaciones aéreas, elementos de aeronavegación, visibilidad, etc., se deberá velar por el normal desarrollo de las actividades aeronáuticas.
6. Si el incendio en las estructuras edilicias pudiera llegar afectar los servicios para la atención de vuelos la Jefatura de Aeródromo evaluará las condiciones que propicien el cierre de aeródromo.
7. La función principal del SSEI del aeródromo es atender una emergencia y/o accidente aéreo, si la jefatura de aeródromo entiende necesaria la participación del SSEI y sus elementos para contribuir a extinguir el incendio por una situación no

controlada deberá publicar la categoría SSEI remanente, se deberá publicar la degradación de la categoría SSEI o SSEI no disponible en función del caso.

8. Constituidos en el lugar de los hechos los bomberos requerirán al personal del explotador de aeródromo, de ser necesario, el corte de suministro, eléctrico o gas natural, dicho personal que se ubicará en las adyacencias del lugar siniestrado lo solicitará a través del Administrador / Jefe de Base que requerirá a la Gerencia de Mantenimiento que proceda a cortar los servicios.
9. Se adecuará juntamente con la Policía de Seguridad Aeroportuaria y el personal del Explotador de Aeródromo, el sector siniestrado disponiéndose en los sectores aledaños las primeras medidas de evacuación, cuando ello fuese requerido.

8.2 TAREAS

TORRE DE CONTROL

Responsables: Supervisor / Operador de Turno

1. Orientará el tránsito de aeronaves en superficie, donde se podrán mantener, limitar, suspender o cancelar las operaciones, en caso de no estar conformado el COE.
2. En caso de estar conformado el COE, seguirá las instrucciones del Representante ANSP integrante del mismo.
3. En caso de requerirse la evacuación de la torre de control, lo deberá comunicar al ACC informando la situación del aeródromo. De ser posible, ésta orientará el tránsito de aeronaves en vuelo instruyendo a las mismas a comunicarse con XXX frecuencia XXX.

ARO-AIS:

Responsables: Supervisor / Operador de Turno

1. En caso de verse limitadas, suspendidas o canceladas las operaciones efectuara las comunicaciones y publicaciones correspondientes.

OFICINA METEOROLOGICA DE AERODROMO:

1. En caso de evacuación de la dependencia, avisará al personal de la EMA, y activará el protocolo de transferencia de responsabilidad de la oficina como está definido en los protocolos específicos del SMN.

AUTORIDAD AERONÁUTICA:

Responsables: Jefe Aeródromo o reemplazante natural

1. Activará el COE y coordinara con los servicios afectados del Explotador de Aeródromo / propios, las necesidades operativas que puedan surgir por cualquiera de estas partes.
2. Notificará al Explotador de Aeródromo para su proceder conforme al **"Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación"** y coordinará las medidas a adoptar en base a la situación existente.
3. Mantendrá permanente contacto con el SSEI para quedar atentos a una posible intervención de una situación no controlada y, en caso de corresponder, efectuará las publicaciones correspondientes.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

1. Deberá establecer un Perímetro de Seguridad.
2. Deberá seguir las actuaciones que indique la Judicatura Interviniente.
3. En el supuesto que fuese en Zona de Seguridad Restringida, restringir el movimiento vehicular en los puestos de acceso para dar prioridad a los vehículos afectados a la emergencia.

CAPÍTULO 9

ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA

El Plan de Contingencia Aeroportuario es un documento elaborado y aprobado por la PSA, de acuerdo a lo establecido en el Plan Nacional de Contingencia Aeroportuaria de PSA para la protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Donde se establecen los procedimientos aplicables para la protección de los pasajeros, tripulaciones de aeronaves, personal en tierra y usuarios aeroportuarios en general, así como a las aeronaves, instalaciones y los servicios aeroportuarios complementarios a la aviación, teniendo en cuenta la seguridad, regularidad y eficacia de los vuelos.

SECCIÓN I

9.1 CONTINGENCIA - AMENAZAS O SABOTAJES CON EXPLOSIVOS EN AERONAVES O EDIFICIOS

9.1.1 AMENAZA DE BOMBA A UNA AERONAVE EN TIERRA

En aquellas circunstancias en donde se tipifique que es una contingencia aeroportuaria, se aplicará lo establecido en el Plan de Contingencia Aeroportuaria del respectivo aeropuerto, quedando la resolución de la misma a cargo del Jefe del Equipo de gestión de Crisis (JEGC) de la PSA en coordinación con la Jefatura de Aeródromo.

9.1.1.1 ORGANIZACIÓN

ORGANISMOS, ENTIDADES Y AUTORIDADES RESPONSABLES DE LA APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS DE RESPUESTA

a) Jefatura de Aeropuerto.
b) Unidad Operacional de Seguridad Preventiva Local.
c) Unidad de Operaciones Especiales de Seguridad Aeroportuaria.
d) Administración del Aeropuerto.
e) Prestador del Servicio de Navegación Aérea (ANSP)
f) Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI).
g) Servicio de Sanidad Aeronáutica / Aeroportuaria.
h) Explotador de aeronaves de transporte aerocomercial eventualmente afectado en la contingencia.

i) Permisionarios implicados.

j) Otras Entidades y/u Organismos relacionados con la prestación de servicios aeroportuarios

1. Quien reciba la amenaza notificará al Jefe de Turno UOSP PSA, quien pondrá en ejecución e Plan de Contingencia Aeroportuaria.

9.1.1.2 TAREAS

TORRE DE CONTROL:

Responsable: Supervisor / Operador de Turno

1. Alertará al SSEI comunicándose a través de intercomunicadores o HT, informándole de la amenaza de bomba a una aeronave en tierra.
2. Avisará a ARO-AIS a través de los internos XXX, Directo XXX, intercomunicador o HT, informándole de la amenaza, brindándole todos los datos del vuelo disponibles, como ser pasajeros a bordo, transporte de mercancías peligrosas, etc.
3. Seguirá las instrucciones por parte del Representante ANSP integrante del COE para continuar con las operaciones, limitarlas o suspenderlas.
4. En caso de amenaza múltiple o a un explotador aéreo en particular con más de una aeronave en el Aeródromo coordinará con el Representante ANSP integrante del COE.

ARO-AIS:

Responsable: Supervisor / Operador de Turno

1. Recibida la notificación de la Torre de Control, alertará al Jefe de Turno UOSP PSA, comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la amenaza de bomba a una aeronave en tierra.
2. Recibida la notificación de la Torre de Control, avisará al Jefe de Aeródromo RED XXX, directo XXX Cel. +XXX aportando toda información disponible, como ser pasajeros a bordo, transporte de mercancías peligrosas, puesto de estacionamiento que ocupa, etc.
3. Recibida la notificación de la Torre de Control, alertará al Servicios Médicos en el aeródromo, comunicándose a través del RED XXX, directo XXX.

POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

Notificada que una aeronave ha sido objeto de un acto de interferencia ilícito deberá:

1. Activar y proceder según su Plan de Contingencia Aeroportuario.

AUTORIDAD AERONÁUTICA (JEFE DE AERÓDROMO):

1. Recibirá la notificación de la oficina ARO-AIS.
2. Coordinará con el Jefe de Turno UOSP los trabajos que sean requeridos de acuerdo al Plan de Contingencia Aeroportuario.
3. Fiscalizará desde el COE la coordinación entre los medios concurrentes a efecto de que la operación se concrete de acuerdo a lo establecido en el Plan de Emergencia del Aeródromo.
4. Avisará a la empresa explotadora de la aeronave afectada.
5. Notificará del evento a las dependencias del Explotador de Aeródromo
6. Informará su vía jerárquica y responsable de Prensa.
7. En caso de amenaza múltiple o a un explotador en particular con más de una aeronave en el Aeródromo deberá coordinar con la PSA, quien determinará acciones a implementar, y comunicará estas al SSEI, servicio médico y al explotador de aeródromo.
8. Coordinará con el concesionario el despeje del puesto aislado de estacionamiento y las zonas próximas al mismo

SERVICIO MÉDICO EN EL AERÓDROMO:

1. Conocida la emergencia se mantendrá alerta en el servicio, hasta tanto la PSA considere necesaria la presencia del mismo. En caso de haber descubierto un artefacto sospechoso, el servicio se desplazará hacia el puesto aislado de estacionamiento, permaneciendo por detrás del SSEI y a una distancia no menor a 200 metros.

SERVICIO de SALVAMENTO y EXTINCION de INCENDIO (SSEI)

1. Conocida la emergencia se mantendrá alerta en el servicio, hasta tanto la PSA considere necesaria la presencia del mismo. En caso de haberse descubierto la existencia de un artefacto sospechoso, se desplazará hacia el puesto aislado de estacionamiento, permaneciendo a una distancia de 200 metros del mismo en preparación para una posible intervención.

EXPLOTADOR AEREO:

1. El explotador, al ser notificado, deberá ajustarse a los procedimientos establecidos por la autoridad de aplicación (PSA)

9.1.2 AMENAZA DE BOMBA EN UNA AERONAVE EN VUELO

9.1.2.1 ORGANIZACIÓN

1. Quien reciba la amenaza notificará al Jefe de Turno UOSP PSA, quien pondrá en ejecución e Plan de Contingencia Aeroportuaria.

9.1.2.2 TAREAS

TORRE DE CONTROL

Notificado de una amenaza de bomba por parte del comandante de la aeronave en vuelo deberá:

1. Alertar al SSEI comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la amenaza de bomba a una aeronave en vuelo.
2. Notificar a oficina ARO-AIS
3. Seguir el procedimiento establecido en el PROGEN ATM con relación a “Interferencia ilícita y amenaza de bomba en aeronave”.

Notificado de una amenaza de bomba por otra fuente deberá:

1. Notificar a oficina ARO-AIS
2. Seguir el procedimiento establecido en el PROGEN ATM con relación a “Interferencia ilícita y amenaza de bomba en aeronave”.

ARO-AIS:

Notificado de una amenaza de bomba por parte del comandante de la aeronave en vuelo deberá:

1. Dar aviso al Jefe de Turno UOSP de PSA RED XXX, directo XXX Cel. +XXX.

2. Dar aviso al Jefe de Aeródromo RED XXX, directo XXX Cel. +XXX aportando toda información disponible, como ser pasajeros a bordo, transporte de mercancías peligrosas, puesto de estacionamiento que ocupa, etc.
3. Alertar al Servicios Médicos en el aeródromo comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la amenaza de bomba a una aeronave en vuelo.

Notificado de una amenaza de bomba por otra fuente deberá:

1. Dar aviso al Jefe de Turno UOSP de PSA RED XXX, directo XXX Cel. +XXX.
2. Dar aviso al Jefe de Aeródromo RED XXX, directo XXX Cel. +XXX aportando toda información disponible, como ser pasajeros a bordo, transporte de mercancías peligrosas, puesto de estacionamiento que ocupa, etc.

AUTORIDAD AERONÁUTICA:

Notificado de una amenaza de bomba por parte del comandante de la aeronave en vuelo deberá:

1. Fiscalizar desde el COE la coordinación entre los medios concurrentes a efecto que la operación se concrete de acuerdo a lo establecido en el Plan de Emergencia del Aeródromo y solidario al PNSAC (Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil) y Programas complementarios.
2. Notificar a todos los involucrados para que adopten las medidas relativas a la implementación del PEA.
3. Comunicar la situación al explotador de aeródromo y solicitar que se despeje el puesto aislado de estacionamiento y la zona próxima con el fin de ubicar la aeronave una vez aterrizada.
4. Informar a su vía jerárquica y responsable de Prensa.
5. Una vez aterrizada la aeronave, conformará el PMM de acuerdo con lo establecido en esta Sección “AMENAZA DE BOMBA EN AERONAVE EN TIERRA”

Notificado de una amenaza de bomba por otra fuente deberá:

1. Alertar al SSEI comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la amenaza de bomba a una aeronave en vuelo.
2. Dar aviso al Jefe de Turno UOSP de PSA RED XXX, directo XXX Cel. +XXX.

3. Alertar al Servicio Médico comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole de la amenaza de bomba a una aeronave en vuelo.
4. Comunicar la situación al explotador de la aeronave, solicitándole toda la información necesaria.
5. Fiscalizar desde el COE la coordinación entre los medios concurrentes, a efecto que la operación se concrete de acuerdo a lo establecido en el Plan de Emergencia del Aeródromo y solidario al PNSAC (Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil) y Programas complementarios.
6. Notificar a todos los involucrados para que adopten las medidas relativas a la implementación del PEA.
7. Comunicar la situación al explotador de aeródromo y solicitar que se despeje el puesto aislado de estacionamiento y la zona próxima con el fin de ubicar la aeronave una vez aterrizada.
8. Informar a su vía jerárquica y responsable de Prensa.
9. Una vez aterrizada la aeronave, proceder a conformar el PMM de acuerdo a lo establecido en esta Sección “AMENAZA DE BOMBA EN AERONAVE EN TIERRA”

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIO (SSEI):

1. Conocida la emergencia, se mantendrá alerta en el servicio, hasta tanto la PSA considere necesaria la presencia del mismo. En ese caso, la autobomba se desplazará hacia el puesto aislado de estacionamiento, permaneciendo a una distancia como mínimo de 100 metros.

SERVICIO MÉDICO EN EL AERÓDROMO:

1. Conocida la emergencia, se mantendrá alerta en el servicio, hasta tanto la PSA considere necesaria la presencia del mismo. En ese caso la ambulancia se desplazará hacia el puesto aislado de estacionamiento, permaneciendo a una distancia como mínimo de 100 metros, ubicándose por detrás de la unidad de Servicio y Extinción de Incendios.

EXPLOTADOR AEREO:

El explotador aéreo al ser notificado deberá:

1. Proporcionar al Jefe de Aeródromo datos sobre: cantidad de Pasajeros, combustible, pasajeros con movilidad disminuida, menores acompañados y existencia Mercancías Peligrosas.
2. Una vez aterrizada la aeronave, proceder conforme a lo establecido en esta Sección "AMENAZA DE BOMBA EN AERONAVE EN TIERRA".

POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

Notificada que una aeronave ha sido objeto de un acto de interferencia ilícito deberá:

1. Activar y proceder según su Plan de Contingencia Aeroportuaria.

9.1.3 AMENAZA DE BOMBA EN INSTALACIONES EDILICIAS

9.1.3.1 ORGANIZACIÓN

1. Quien reciba la amenaza, notificará al Jefe UOSP de PSA y al Jefe de Aeródromo.
2. El Jefe de Turno UOSP de PSA pondrá en ejecución el Plan de Contingencia Aeroportuaria.
3. El Jefe de Aeródromo activará el C.O.E.
4. El Explotador de Aeródromo procederá de acuerdo con el PNEE.

9.1.3.2 TAREAS

AUTORIDAD AERONÁUTICA:

1. Alertará al SSEI, servicio médico y explotador de aeródromo
2. Alerta al representante del ANSP.
3. Fiscalizará desde el COE la coordinación entre los medios concurrentes a efecto de que la operación se concrete en forma exitosa
4. Informará a su vía jerárquica y al Responsable de Prensa ANAC.

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIO (SSEI):

1. Conocida la emergencia, se mantendrá alerta en el servicio como medio concurrente sin desatender las operaciones aéreas.

SERVICIO MÉDICO EN EL AERODROMO:

1. Conocida la emergencia, se mantendrá alerta en el servicio, hasta tanto la PSA considere necesaria la presencia del mismo. En ese caso, el servicio se desplazará al sector más cercano en plataforma de las instalaciones amenazadas, permaneciendo a una distancia no menor de 100 metros hasta el momento de tener que realizar una intervención efectiva o real.

EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

Recibida la notificación de la amenaza deberá:

1. En coordinación con el COE y la brigada de emergencia del Explotador de Aeródromo para atención de las instalaciones, cerrar todos los servicios públicos, tales como gas, electricidad, agua, a fin de reducir al mínimo los daños en caso de explosión, a requerimiento del personal de PSA/incendio.
2. Proceder a la evacuación de las instalaciones de acuerdo al “Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación” (Anexo VI) de la empresa concesionaria en coordinación con la PSA.

POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

Ante la notificación de una amenaza de bomba en el edificio, deberá:

1- Activar y proceder según su Plan de Contingencia.

SECCIÓN II

9.2 APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVE

9.2.1 OBJETIVOS

Liberar sin daño a los pasajeros y tripulación, anteponiéndose a la captura y disposición de la justicia de los delincuentes, procurando no penalizar las operaciones aéreas ni perdida de material.

9.2.2 TAREAS

TORRE DE CONTROL

Notificada que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Autorizar el aterrizaje de dicha aeronave.
2. Notificar a ARO-AIS
3. Indicar a la aeronave que ruede hacia el puesto aislado de estacionamiento (Posición ZULU).
4. Continuar con las operaciones del Aeropuerto dentro de las posibilidades operativas.

ARO-AIS:

Notificada que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Alertar a la PSA informando datos disponibles de la aeronave.
2. Alertar al SSEI comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informándole que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito
3. Alertar al Servicio Médico comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito
4. Notificar al Jefe de aeródromo o su representante informando datos disponibles de la aeronave.

AUTORIDAD AERONÁUTICA:

Notificado que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Solicitar al Explotador Aéreo toda la información disponible que no haya sido brindada por la Torre de Control, como ser pasajeros a bordo, transporte de mercancías peligrosas, puesto de estacionamiento que ocupa, etc.

2. Fiscalizar desde el COE la coordinación entre los medios concurrentes a efecto que la operación se concrete de acuerdo a lo establecido en el Plan de Emergencia del Aeródromo y solidario al PNSAC (Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil).
3. Notificar a todos los involucrados para que adopten las medidas relativas a la implementación del PEA.
4. Comunicar la situación al explotador de aeródromo y solicitar que se despeje el puesto aislado de estacionamiento y la zona próxima con el fin de ubicar la aeronave una vez aterrizada.
5. Informar a su vía jerárquica y responsable de Prensa.
6. Una vez aterrizada la aeronave, proceder a conformar el PMM

POLICÍA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA:

Notificada que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Activar y proceder según su Plan de Contingencia Aeroportuario.

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIO

Notificados que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Alistar los medios y concurrir al lugar designado por la PSA para proceder según lo establecido en el PNSAC (Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil).
2. Mantenerse en apresto a una distancia no inferior a 200 m, de la aeronave a efectos de una posible intervención.

SERVICIO MÉDICO EN EL AERÓDROMO:

Notificada que una aeronave ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Alistar los medios y concurrir al lugar donde se encuentra la aeronave y mantenerse a una distancia no inferior a 200 m, atento a intervenir cuando sus servicios sean requeridos.

EXPLOTADOR AEREO

Notificada que una aeronave de su flota ha sido objeto de un apoderamiento ilícito deberá:

1. Designar un representante que deberá presentarse en el COE a los efectos de aportar la información necesaria que requieran los miembros del mismo.
2. Disponer de personal de tierra (despachante, técnicos, rampa, avituallamiento) para coordinar y/o facilitar cualquier requerimiento puntual de estos.

CAPÍTULO 10

EMERGENCIA DEBIDO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Por vía aérea pueden transportarse muchas clases de mercancías peligrosas. Entre éstas se incluyen explosivos, gases comprimidos o licuados (que pueden ser inflamables o tóxicos), líquidos o sólidos inflamables, agentes oxidantes, sustancias venenosas, sustancias infecciosas. materiales radiactivos o sustancias corrosivas.

Los bultos con mercancías peligrosas pueden encontrarse en los edificios de carga del aeropuerto, en las plataformas de carga de las aeronaves, en los compartimientos de carga de las aeronaves, etc.

Los explotadores de aeronaves deben notificar sin demora, si se encuentran, o es posible que se encuentren. mercancías peligrosas a bordo de una aeronave implicada en un accidente Pueden identificarse los bultos que contienen mercancías peligrosas mediante etiquetas claras en forma de rombo para avisar de la presencia de mercancías peligrosas.

En caso de tener la certeza de que se trate una sustancia o elemento clasificado o identificado como una Mercancía Peligrosa, se deberá alertar al SSEI, para que el mismo active la coordinación de la dependencia idónea en el manejo de este tipo de contingencias.

Si el accidente /incidente involucrase rotura/fuga de un bulto con material radiactivo puede contaminar personas, vehículos, pertenencias de los pax, otras mercancías y bultos si fuese en edificios. Incluso las condiciones climáticas podrían expandir la zona afectada, por lo que debería establecerse un procedimiento para no permitir que la gente se mezcle o se retire sin que hayan sido examinados por especialistas para que puedan recibir el tratamiento adecuado.

De igual manera deberían describirse las medidas en caso de que la mercancía peligrosa sea un infeccioso o venenoso.

Cuando se trate de emergencias de mercancías peligrosas dentro de los depósitos para tal fin en el sector de cargas, el tratamiento de Seguridad de las mercancías ante un

riesgo corresponde al Explotador de Aeródromo/ Cargas y se debería seguir el procedimiento detallado en el PNEE.

Entre otras cuestiones deben considerarse como posibles emergencias o contingencias que puedan derivar en una emergencia alguna o más de las siguientes situaciones:

- Mercancías peligrosas en aeronaves en vuelo;
- Derrames o fugas durante el traslado en la plataforma operativa
- Derrames o fugas en los depósitos de carga ubicados dentro del ámbito aeroportuario (Explotador de Aeródromo/Cargas);
- Accidente o incidente vial dentro del ámbito aeroportuario con derrame de mercancías peligrosas (incluye camiones cisterna de transporte de combustibles).
- Bodegas de una aeronave donde se detecte una fuga/derrame de mercancías peligrosas en el interior de la misma.

10.1 OBJETIVOS

En la "Orientación sobre respuesta de emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas" Doc. 9481 de la OACI, se presenta Información detallada sobre los procedimientos que han de aplicarse cuando en una emergencia están implicadas mercancías peligrosas.

10.2 TAREAS

TORRE DE CONTROL:

En caso de ser notificada que una aeronave en vuelo posee una emergencia relacionada con mercancías peligrosas, deberá:

1. Alertará al SSEI haciendo sonar la alarma interna y/o comunicándose a través de la RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT canal X, informándole de la emergencia con mercancías peligrosas en una aeronave o cualquier otro lugar donde surgiera.
2. Avisará a ARO-AIS a través de los internos XXX, intercomunicador o HT canal X, informándole de la emergencia con mercancías peligrosas.
3. De ser posible, con posterioridad al aterrizaje, guiará al piloto para que dirija la aeronave al puesto aislado de estacionamiento (Posición ZULU).

En caso de ser notificada que una aeronave en tierra o algún sector de plataforma, terminal, entre otros, posee una emergencia relacionada con mercancías peligrosas quedará atento a las indicaciones del representante ANSP.

ARO-AIS:

En caso de ser notificada que por TWR que una aeronave en vuelo posee una emergencia relacionada con mercancías peligrosas, deberá:

1. Alertará al Servicio Médico en el aeródromo comunicándose a través del RED XXX, directo XXX, intercomunicadores, HT, informando la emergencia
2. Notificará al Jefe de Aeropuerto o su reemplazo natural informando datos disponibles de la aeronave.
3. Notificará a la Oficina Meteorológica acerca del evento que esta sucedido en el aeródromo.

En caso de ser notificada que una aeronave en tierra o algún sector de plataforma, terminal, entre otros, posee una emergencia relacionada con mercancías peligrosas quedará atento a las indicaciones del representante ANSP.

AUTORIDAD AERONÁUTICA (JEFE DE AERÓDROMO):

Notificado que una aeronave tiene una emergencia relacionada con Mercancías Peligrosas:

1. Alertará a la PSA informando datos disponibles de la aeronave.
2. Solicitará al Explotador Aéreo toda la información disponible que no haya sido brindada por la Torre de Control, como ser pasajeros a bordo, transporte de mercancías peligrosas notificadas mediante NOTOC (Notification To Capitan) con cantidad, tipo y ubicación de la misma, puesto de estacionamiento que ocupa, etc.
3. Fiscalizará desde el COE la coordinación entre los medios concurrentes a efecto que la operación se concrete de acuerdo a lo establecido en el Plan de Emergencia del Aeródromo.
4. Notificará a todos los involucrados para que adopten las medidas relativas a la implementación del PEA.
5. Comunicará la situación al explotador de aeródromo y solicitará que se despeje el puesto aislado de estacionamiento y la zona próxima con el fin de ubicar la aeronave una vez aterrizada.
6. Informará a su vía jerárquica y responsable de Prensa.
7. Una vez aterrizada la aeronave se procederá a conformar el PMM.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. Notificada de una contingencia/emergencia con mercancías peligrosas se deberán realizar las coordinaciones necesarias para activar los mecanismos de respuesta establecidos en la planificación elaborada por las autoridades locales de cada aeródromo en particular, ajustándose a los lineamientos establecidos por la ANAC.

EXPLOTADOR AEREO:

Notificada que una aeronave ha sufrido una Emergencia por el transporte de Mercancías Peligrosas:

1. Designará un representante que deberá presentarse en el COE a los efectos de aportar la información disponible sobre tipo de mercancía transportada, cantidad, ubicación en la aeronave y efectos de la misma observados al momento.
2. Dispondrá de personal de tierra (despachante, técnicos, rampa, avituallamiento) para coordinar y/o facilitar cualquier requerimiento puntual de estos.

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SSEI):

Notificados que una aeronave ha sufrido una Emergencia por el transporte de Mercancías Peligrosas:

1. Alistará los medios y concurrirá al puesto aislado de estacionamiento, posición ZULU, realizando la primera verificación e intervención.
2. Avisará de la emergencia en caso de ser positiva al grupo especializado (distintas agencias que tengan competencia en cada una de las emergencias que pudieran suscitar con explosivos, radiactivos, infecciosos o venenosos, etc.) en el tratamiento del tipo de emergencia que se haya convenido por Carta de Acuerdo (Anexo IV), el cual una vez arribado se hará cargo de la emergencia. El Jefe de Servicio/Turno del SSEI será el interlocutor entre la Unidad especializada y el COE
3. Coordinará con el servicio médico los requerimientos propios al tipo de emergencia y será quien le solicite se realice el traslado o evacuación de las personas afectadas por la emergencia.

SERVICIOS MÉDICOS EN EL AERÓDROMO:

Responsable: Médico de turno

1. El Servicios Médicos en el aeródromo de turno se alistará y se dirigirá, al puesto aislado de estacionamiento, posición ZULU.

2. Una vez arribado al lugar, coordinará con el Jefe de Servicio/Turno del SSEI las acciones a tomar, de ser necesario el traslado parcial o total de los ocupantes de la aeronave que ha sufrido la emergencia, solicitará al Jefe de Aeródromo se habilite las salas destinadas al segundo triage (en caso de corresponder) y se convoque al Servicio Médico concurrente.
3. Una vez finalizado el traslado total de los pasajeros que pudieran haberse visto afectados deberán continuar con sus tareas habituales.

OFICINA METEOROLOGICA DE AERÓDROMO O ESTACIÓN METEOROLÓGICA

1. Deberá tomar todos los recaudos necesarios y recolectar toda la información disponible para actuar en base a una posible propagación de una mercancía peligrosa por la vía aérea.

CAPÍTULO 11

EMERGENCIA DEBIDO A DESASTRES NATURALES

(Terremoto, incendios forestales, inundación, actividad convectiva, etc.)

11.1 TAREAS

OFICINA METEOROLOGICA DE AERÓDROMO O ESTACIÓN METEOROLÓGICA:

1. Notificará a la TWR y ARO-AIS sobre el peligro potencial del fenómeno meteorológico que se aproxima.
2. Procederá conforme a protocolos particulares que se establezcan con la autoridad aeronáutica para el tratamiento de este tipo de desastres.

ARO-AIS:

1. Notificará y mantendrá informado al Jefe de Aeródromo, de ser posible y contando con información fehaciente de acuerdo con el tipo de fenómeno que ocurra, la hora prevista para la posible suspensión de las operaciones aéreas y la hora en que se prevé el restablecimiento de las mismas.

TORRE DE CONTROL

1. Seguir el procedimiento establecido en el PROGEN ATM con relación a "INFORMACIÓN DE LAS TORRES DE CONTROL A LAS AERONAVES".

AUTORIDAD AERONÁUTICA (JEFE DE AERÓDROMO.)

1. Se mantendrá en contacto permanente con la oficina Meteorológica de Aeródromo (OMA) local, o con la OMA que corresponda, haciendo un seguimiento del fenómeno.
2. Conformará el COE
3. Determinará, mediante el COE los peligros potenciales para la operación.
4. Asimismo solicitará, al Explotador de Aeródromo y a los explotadores Aéreos que se adopten las medidas preventivas al caso, como así también informará de la finalización del mismo fenómeno.
5. Efectuará notificaciones periódicas del evento en proceso, como así también de la finalización del mismo a:
    - Vía jerárquica
    - Prensa
    - Presentes en el COE

6. Tomará, en conjunto con los presentes en el COE, las acciones y decisiones requeridas para preparar el aeropuerto para las condiciones meteorológicas adversas.
7. En caso de ser necesario, mantendrá contacto permanente con Defensa Civil u Organismo Similar
8. Informará, con asesoramiento de la dependencia MET que corresponda, a posteriori de la ocurrencia del fenómeno, sobre la finalización del mismo y de la normalización de las operaciones.
9. Inspeccionará junto a personal del Explotador de Aeródromo todas las instalaciones, equipos y área de movimiento, evaluando la vulnerabilidad de los mismos en relación con la ocurrencia del fenómeno.
10. Requerirá a los explotadores/usuarios, posterior a la inspección, la remoción de los objetos o equipos que puedan ser vulnerables al desplazamiento durante el fenómeno y dañar estructuras/aeronaves y causar lesiones a terceros en superficie.
11. Inmediatamente después del fenómeno, inspeccionará junto a personal del Explotador de Aeródromo la pista, calles de rodaje y plataforma en cuanto al estado de la superficie, materiales sueltos o agua

EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

Actuará de acuerdo con lo establecido en el Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación (PNEE), teniendo como premisas generales:

1. Inspeccionará y evaluará el estado de resistencia de las estructuras del aeropuerto identificando puntos vulnerables que puedan presentar fallas durante el fenómeno incluido el área de movimiento. Asimismo, deberá tomar las acciones correctivas necesarias para evitar que estas generen un riesgo potencial durante el fenómeno.
2. Inspeccionará el normal funcionamiento del sistema de drenaje, y en caso de ser necesario, realizará las tareas correctivas correspondientes para asegurar la funcionalidad del mismo.
3. Mantendrá personal de mantenimiento y de control del área de movimiento en estado de alerta ante la emergencia.
4. Mantendrá constante coordinación con el C.O.E e informará a este de los daños causados posterior al fenómeno.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. Tomará intervención en lo que hace al cumplimiento de su misión específica.

SERVICIO MÉDICO EN EL AERÓDROMO:

1. Alistará su personal y equipamientos ante la posible necesidad de su intervención.

CAPÍTULO 12

TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS

12.1 TAREAS

EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

1. Activará el Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas, en coordinación con el Jefe e Aeródromo y el Explotador Aéreo / Propietario de la Aeronave.
2. Deberá comunicar el evento a la PSA.
3. Cuando exista necesidad de proceder a la remoción de alguna aeronave, se designará un Coordinador de Operaciones de la Ejecución del Traslado de Aeronaves.
4. Se procurará que las maniobras de traslado no ocasionen daños, salvo en caso de que, por circunstancias excepcionales y para preservar la seguridad de otras aeronaves, deba trasladarse la aeronave tan rápidamente como sea posible.
5. Coordinará con el Jefe de Aeródromo y representante ANSP del aeródromo el proceso de remoción procurando la continuidad de las operaciones, la pronta remoción y la emisión de las publicaciones aeronáuticas respectivas.

EXPLOTADOR AEREO/ PROPIETARIO REGISTRADO:

1. Participará en la reunión de coordinación.
2. Designará un representante que pueda tomar todas las decisiones técnicas y económicas necesarias para trasladar la aeronave.
3. Tendrá la responsabilidad primaria en la ejecución de los trabajos de levantamiento y traslado de la aeronave. Su remoción o liberación, de los elementos afectados y de los objetos involucrados en el accidente, solo podrá practicarse con el consentimiento de la Junta de Seguridad en el Transporte.
4. Serán a su cargo los costos de remoción, reparación y conservación de la aeronave
5. Será su responsabilidad comunicarlo a la Jefatura de Aeródromo por el medio más rápido que las circunstancias lo permitan.
6. Deberá considerar la designación de un representante que pueda responder al requerimiento de la prensa en coordinación con la Jefatura de Aeródromo.

7. La empresa contratada por el explotador aéreo para el traslado de la aeronave inutilizada deberá participar de la reunión convocada por el COE y coordinar con el personal a cargo de la remoción designado por el Explotador de Aeródromo y el representante del Explotador de la aeronave.
8. La empresa contratada por el explotador aéreo para la ejecución del traslado de la aeronave inutilizada deberá determinar el estado general de la aeronave a fin de establecer los procedimientos y técnicas apropiadas para el traslado, de acuerdo con lo especificado en los Manuales del fabricante de la aeronave.

AUTORIDAD AERONÁUTICA (JEFE DE AERÓDROMO):

1. Convocará el C.O.E y coordinará con el Explotador de Aeródromo y el Explotador Aéreo / Propietario de la Aeronave activará el Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas.
2. Deberá comunicar el evento a la JST
3. Será responsable de realizar los arreglos necesarios para la pronta recepción de equipo disponible en otros aeródromos para la recuperación de la aeronave y de coordinar la facilitación de la entrada temporal y sin demora de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipo que sea necesario para, entre otras cosas, reparar o recobrar las aeronaves averiadas de otro Estado.

SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIO.

1. Podrá efectuar la remoción de los restos o despojos sin intervención del personal encargado de la investigación cuando sea necesario para efectuar operaciones de asistencia o salvamento del personal o del material; o para evitar la producción de mayores riesgos, o cuando peligre la seguridad o se deban despejar sitios de uso público o vías de comunicación
2. Al intervenir en la remoción, tratará de no modificar la situación de los restos o despojos de la aeronave hasta la llegada del personal encargado de la investigación.
3. Si fuese indispensable proceder a la remoción, deberá resguardar el mayor número posible de pruebas o indicios conservando los elementos o equipos de la tripulación y pasaje, inventariándolos o individualizándolos en la forma más precisa posible, indicándose la posición y estado en que se encontraban, practicando un croquis con su ubicación en la zona del accidente y obteniendo

la documentación fotográfica suficiente. Si hubiese personas fallecidas, se tomarán también los recaudos indicados que sean pertinentes.

CAPÍTULO 13

PLAN DE CONTROL DE CENIZAS VOLCÁNICAS

13.1 TAREAS

OFICINA METEOROLOGICA DE AERÓDROMO (OMA) / ESTACIÓN METEOROLÓGICA DE AERÓDROMO (EMA)

1. Notificará a la TWR y ARO-AIS sobre el peligro potencial de presencia de cenizas en superficie, en suspensión y del estado de la pluma de las cenizas y sus posibles implicancias en la operación aeroportuaria. Lo hará basándose en los mensajes emitidos por la VAAC Buenos aires (VAA/VAG), los informes expedidos por tal fenómeno desde la OVM que corresponda (SIGMET VA), y los informes meteorológicos expedidos por las EMA.
2. Al recibir el informe VAA elaborado por la VAAC Buenos Aires informará a la NOF que elabora la propuesta de mensaje ASHTAM de acuerdo con la normativa de aplicación en vigencia.
3. Asimismo, procederá conforme a protocolos particulares que se establezcan con la autoridad aeronáutica para el tratamiento de este tipo de fenómenos.

ARO-AIS:

1. Notificará al Jefe de Aeródromo, de ser posible y contando con información fehaciente, la hora prevista para la posible suspensión de las operaciones aéreas y la hora en que se prevé su restablecimiento.
2. Con las notificaciones que recibe de la OMA, y en coordinación con el Jefe de Aeródromo podrá emitir una propuesta NOTAM por cenizas en superficie.

TORRE DE CONTROL

1. Seguirá el procedimiento establecido en el PROGEN ATM – PROCEDIMIENTO PARA LAS DEPENDENCIAS ATS cuando se notifique o pronostique potencial de presencia de cenizas.

AUTORIDAD AERONÁUTICA (JEFE DE AERÓDROMO)

1. Se mantendrá en contacto permanente con el Representante ANSP, haciendo un seguimiento de los avances de la ceniza volcánica, de acuerdo al informe ASHTAM

emitido por la NOF, y asesorados por el personal de las dependencias del servicio MET (OMA/EMA).

2. Conformará el COE
3. Determinará, mediante el COE los peligros potenciales para la operación.
4. Asimismo, solicitará al Explotador de Aeródromo y a los explotadores Aéreos, que se adopten las medidas preventivas al caso, como así también informará de la finalización del mismo fenómeno.
5. Tomará, en conjunto con los presentes en el COE, las acciones y decisiones requeridas para preparar el aeropuerto para este evento.
6. Comunicará inmediatamente tal situación al representante del explotador de aeródromo para que éste ejecute su Plan de Control de Cenizas Volcánicas aprobado.
7. Efectuará notificaciones periódicas del evento en proceso, como así también de su finalización a:
   i. Vía jerárquica
   ii. Prensa
   iii. Presentes en el COE
8. En caso de ser necesario, mantendrá contacto permanente con Defensa Civil u Organismo Similar
9. Informará de su finalización y de la normalización de las operaciones.
10. Inspeccionará junto a personal del Explotador de Aeródromo todas las instalaciones, equipos y área de movimiento, evaluando su vulnerabilidad con relación a la ocurrencia del fenómeno.
11. Después del fenómeno, inspeccionará junto a personal del Explotador de Aeródromo la pista, calles de rodaje y plataforma en cuanto al estado de la superficie.
12. Coordinará con el SSEI la revisión continua de vehículos de dotación de forma tal de garantizar su estado operativo y su no afectación a tareas de limpieza o barrido de cenizas.

EXPLOTADOR DE AERÓDROMO:

Actuará de acuerdo con lo establecido en el “Plan de Control de Cenizas Volcánicas”, teniendo como premisas generales:

1. Pondrá en marcha los procedimientos establecidos en caso de Caída de Ceniza Volcánica en el aeródromo

2. Tomará las acciones necesarias para minimizar los efectos causados por una erupción volcánica que afectaran al aeródromo y la infraestructura aeronáutica que sea vulnerable a las emanaciones de ceniza volcánica.
3. Establecerá las medidas necesarias para la mitigación rápida y eficiente del peligro específico en las áreas de movimientos, edificios, equipos y radio ayudas., para lo que hace necesario identificar, a través de la obtención de la información necesaria del organismo especializado, las características de las cenizas: tales como cantidad, tipo, volumen y evolución de la condición meteorológica.
4. Evaluará con la participación de todos los sectores involucrados, la condición de precipitación de ceniza.
5. Coordinará con los explotadores aéreos la evacuación de las aeronaves que se encuentren en el aeródromo cuando se disponga de informe de la ANAC, o por notificación ASHTAM, o por observación directa de presencia de ceniza volcánica que pueda afectar al aeródromo, con el propósito de proteger a las aeronaves, pasajeros y equipos de apoyo utilizados en las rampas o en las plataformas.
6. Prestará asistencia técnica a las autoridades y usuarios del aeródromo por la caída de ceniza volcánica cubriendo las fases antes, durante y después de presentado el fenómeno meteorológico para tomar las acciones preventivas y correctivas de manera inmediata, garantizando de esta manera la seguridad de las operaciones aéreas en el aeródromo para el monitoreo, planificación y coordinación de las acciones del plan de control de emisiones de ceniza volcánica.
7. Coordinará con Jefe de Aeródromo la emisión de la publicación aeronáutica correspondiente.
8. Establecerá acciones de monitoreo permanente de la actividad volcánica a través de la información y boletines vulcanológicos que recibe el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) del Aeródromo a través del Organismo competente.
9. Inspeccionará y evaluará el estado de resistencia de las estructuras del Aeródromo identificando puntos vulnerables que puedan presentar fallas debido a ceniza volcánica incluida el área de movimiento. Asimismo deberá tomar las acciones correctivas necesarias para evitar que estas generen un riesgo potencial.
10. Inspeccionará el normal funcionamiento del sistema de drenaje y en caso de ser necesario, realizará las tareas correctivas correspondientes para asegurar la funcionalidad del mismo.
11. Mantendrá personal de mantenimiento y de operaciones en estado de alerta ante la emergencia.

12. Mantendrá informado al Jefe de Aeródromo acerca de la evolución de la situación, y notificará el momento en el que hayan concluido las tareas de remoción de cenizas y limpieza, lo que permitirá contar con condiciones aptas para que la pista pueda ser habilitada y así reanudar las operaciones aéreas.
13. Mantendrá constante coordinación con el COE e informará a este de los daños causados posterior a la limpieza de la ceniza volcánica.
14. Adoptará las acciones tendientes a restablecer en forma organizada y por sectores, la operación del aeródromo, ajustándose a la implementación de las Fases que se determinan en su “Plan de Control de Cenizas Volcánicas”.

POLICIA DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA

1. Tomará intervención en lo que hace al cumplimiento de su misión específica.

SERVICIO MÉDICO EN EL AERÓDROMO:

1. Alistará su personal y equipamientos ante la posible necesidad de su intervención.

CAPÍTULO 14

EMERGENCIAS SANITARIAS

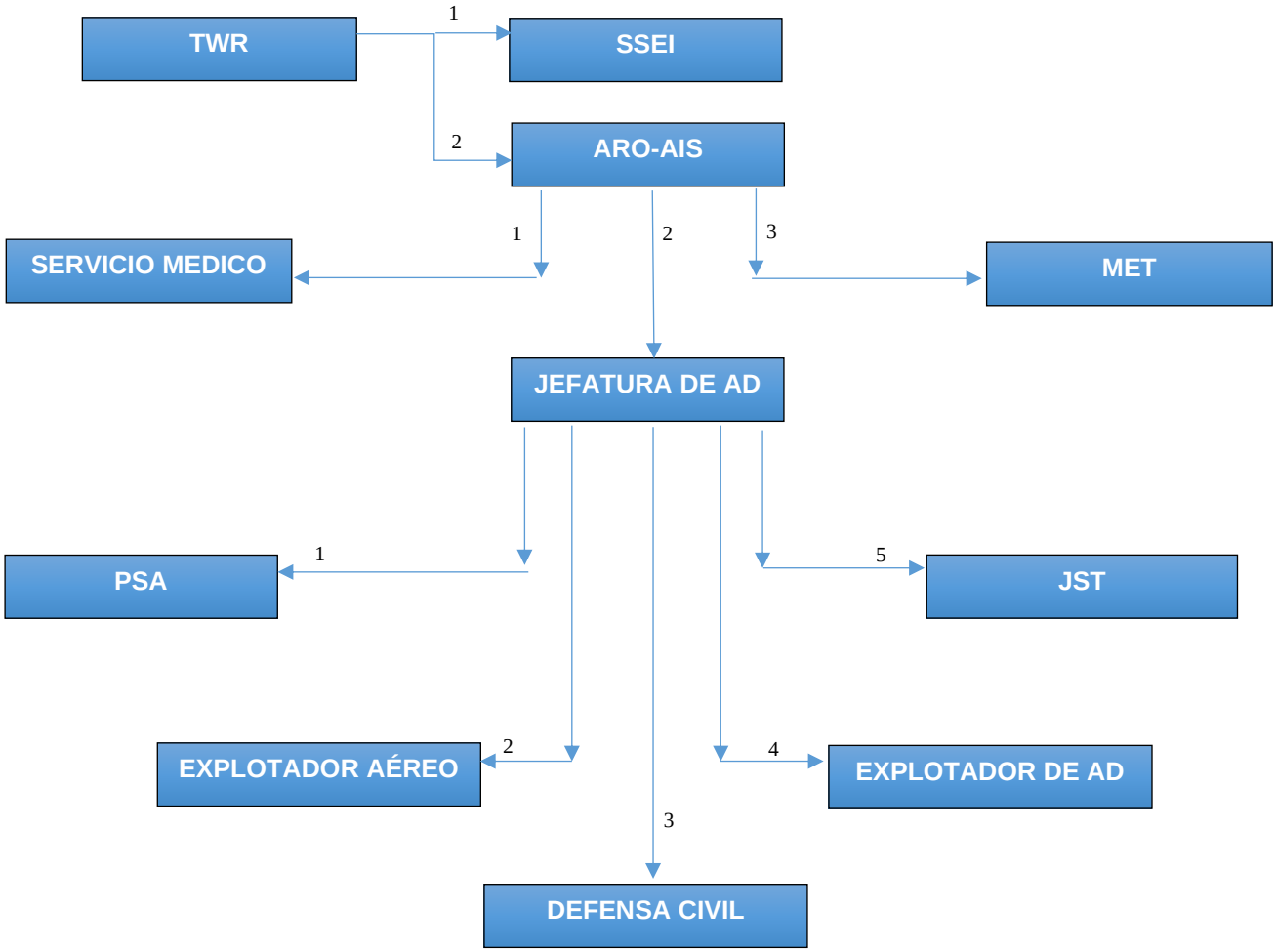
En el caso de activación del Plan Nacional de Emergencia Aérea Sanitaria (P.N.E.A.S.) para Eventos de Salud Pública de Interés Nacional o Eventos de Salud Pública de Interés Internacional "E.S.P.I.N. o E.S.P.I.I." se deberán acordar los procedimientos para la asistencia de eventuales casos sospechosos de enfermedades infectocontagiosas bajo las directivas y los protocolos emitidos por el Ministerio de Salud de la Nación.

Toda actuación y/o procedimiento que pretenda establecerse en el aeródromo deberá ser gestionada a través del Jefe de Aeródromo y consensuada con las jerarquías superiores de ANAC en coordinación con la Autoridad Sanitaria Nacional.

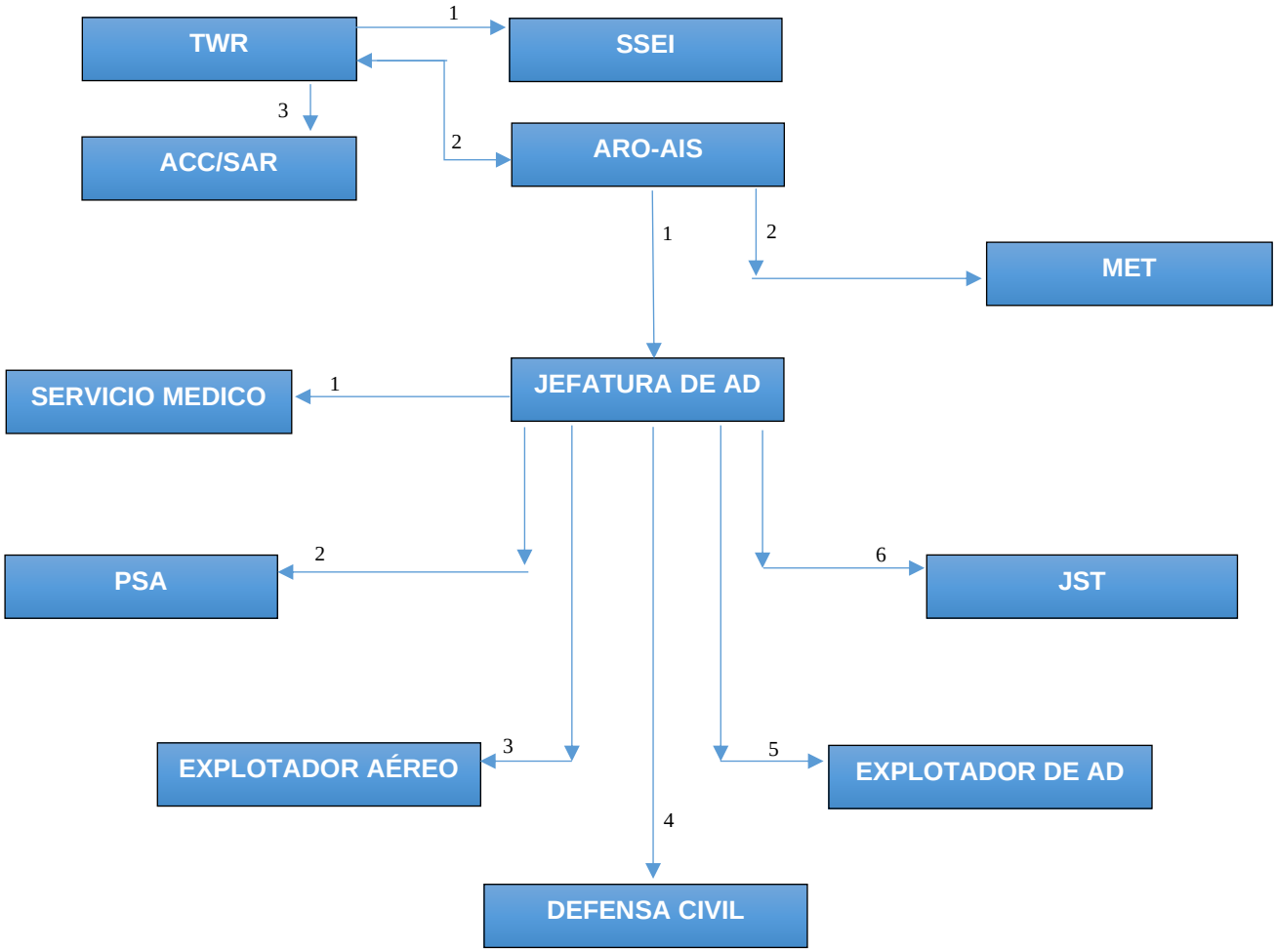
ANEXO I: A continuación, se presenta una tabla resumen de doble entrada en la cual se indica el responsable de informar a cada actor involucrado en el PEA en función de la emergencia considerada. Se deberá entender como una herramienta para elaborar el plan de llamadas.

Emergencia	TWR	SSEI	ARO-AIS	SERVICIO MÉDICO	Jefe de AD.	PSA	Explotador de AD.	Explotador Aéreo	Defensa Civil	JST	SAR	MET
ACCIDENTE DE AVIACIÓN DENTRO DEL AD		TWR	TWR	ARO-AIS	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	ARO-AIS
ACCIDENTE DE AVIACIÓN FUERA DEL AD	ARO-AIS	TWR	TWR	JEFE DE AD	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	TWR informa al ACC	ARO-AIS
EMERGENCIA DE ACFT EN VUELO		TWR	TWR	ARO-AIS	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	TWR informa al ACC	
INCENDIOS EN ESTRUCTURAS EDILICIAS	REPRE. ANSP	JEFE DE AD	REPRE. ANSP	EXPLOTADOR DE AD	EXPLOTADOR DE AD	EXPLOTADOR DE AD		-	-	-	-	-
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA-AMENAZA DE BOMBA A UNA ACFT EN TIERRA		TWR	TWR	ARO-AIS	ARO-AIS	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	-	-	-
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA AMENAZA DE BOMBA EN UNA ACFT EN VUELO (VIA COMANDANTE)	-	TWR	TWR	ARO-AIS	ARO-AIS	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	-	-	-
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA AMENAZA DE BOMBA EN UNA ACFT EN VUELO (VIA OTRA FUENTE)	ARO-AIS	JEFE DE AD	-	JEFE DE AD	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	-	-	-
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA-AMENAZA DE BOMBA EN INSTALACIONES EDILICIAS	REPRE. ANSP.	JEFE DE AD	REPRE. ANSP.	JEFE DE AD	FUENTE PRIMERA	FUENTE PRIMERA	JEFE DE AD	-	-	-	-	-
APODERAMIENTO ILÍCITO DE AERONAVE		ARO-AIS	TWR	ARO-AIS	ARO-AIS	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	-	-	-
EMERGENCIA DEBIDO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS	-	TWR	TWR	ARO-AIS	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	JEFE DE AD	-	ARO-AIS
TRASLADO DE ACFT INUTILIZADAS	REPRE. ANSP	JEFE DE AD	REPRE. ANSP	EXPLOTADOR DE AD	EXPLOTADOR DE AD	EXPLOTADOR DE AD	-	EXPLOTADOR DE AD	-	-	-	-
EMERGENCIA DEBIDO A DESASTRES NATURALES	MET	JEFE DE AD	MET	JEFE DE AD	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	-	-	-
PLAN DE CONTROL DE CENIZAS VOLCÁNICAS	MET	JEFE DE AD	MET	JEFE DE AD	ARO-AIS	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD	JEFE DE AD			-

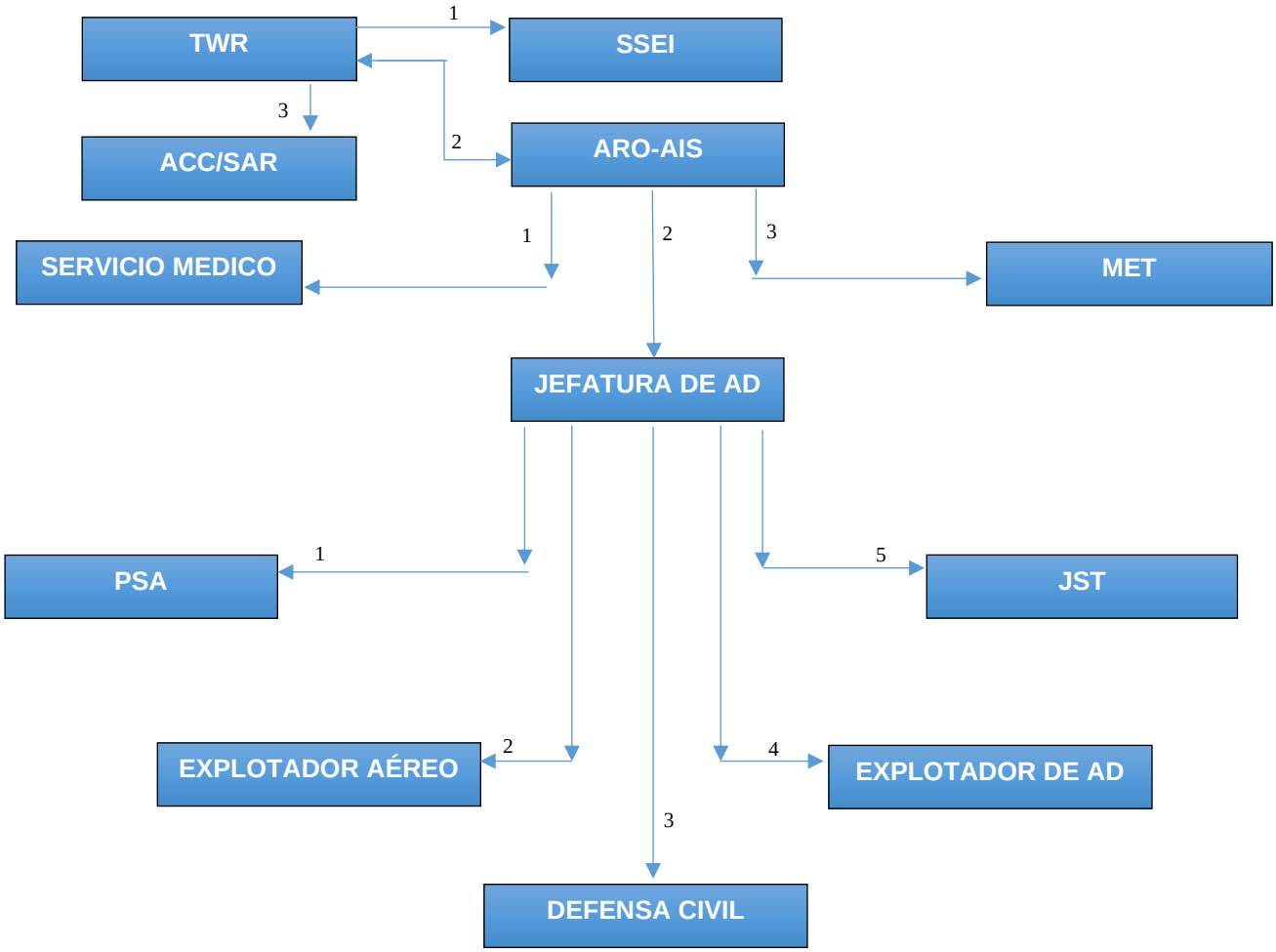
ACCIDENTE DE AVIACIÓN DENTRO DEL AD



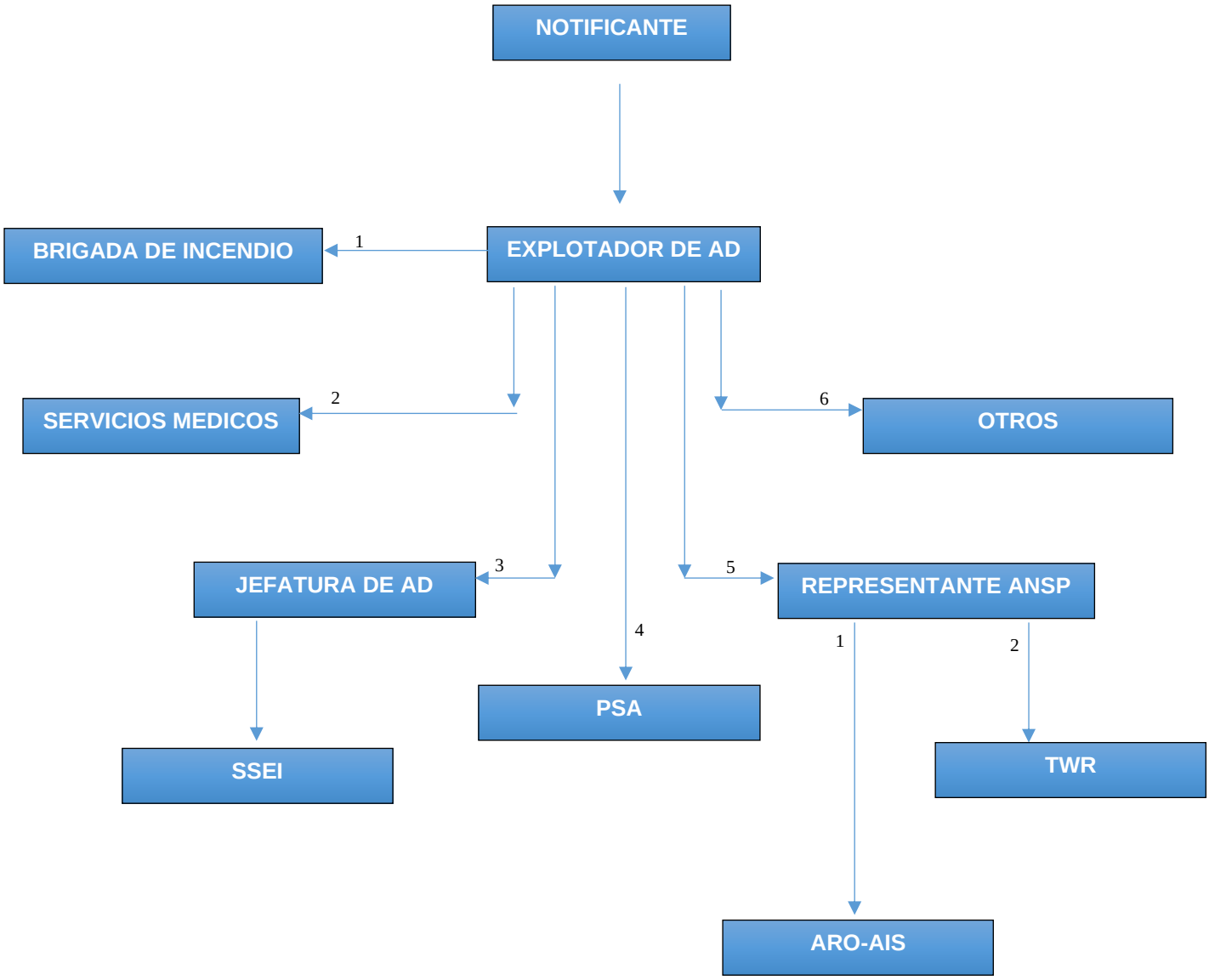
ACCIDENTE DE AVIACIÓN FUERA DEL AD



EMERGENCIA DE ACFT EN VUELO

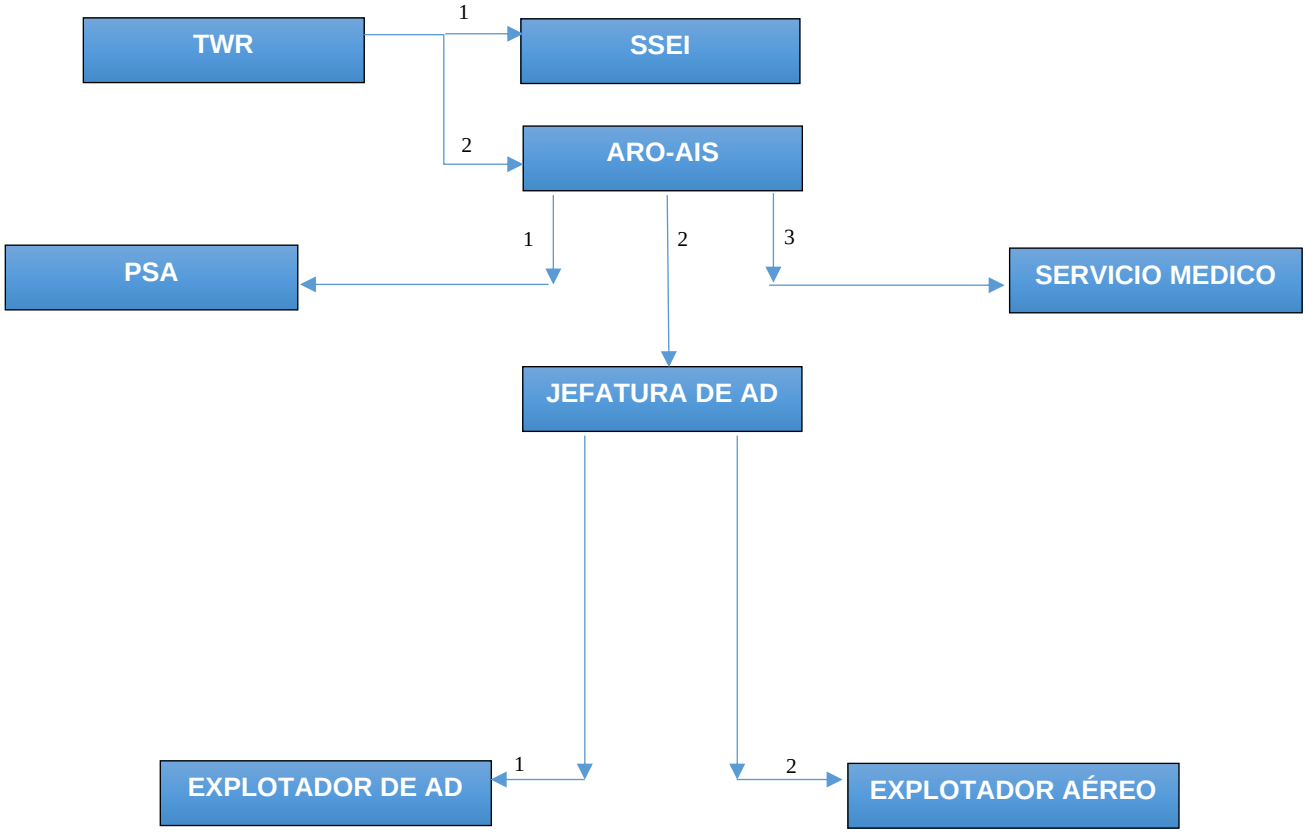


INCENDIO EN ESTRUCTURAS EDILICIAS

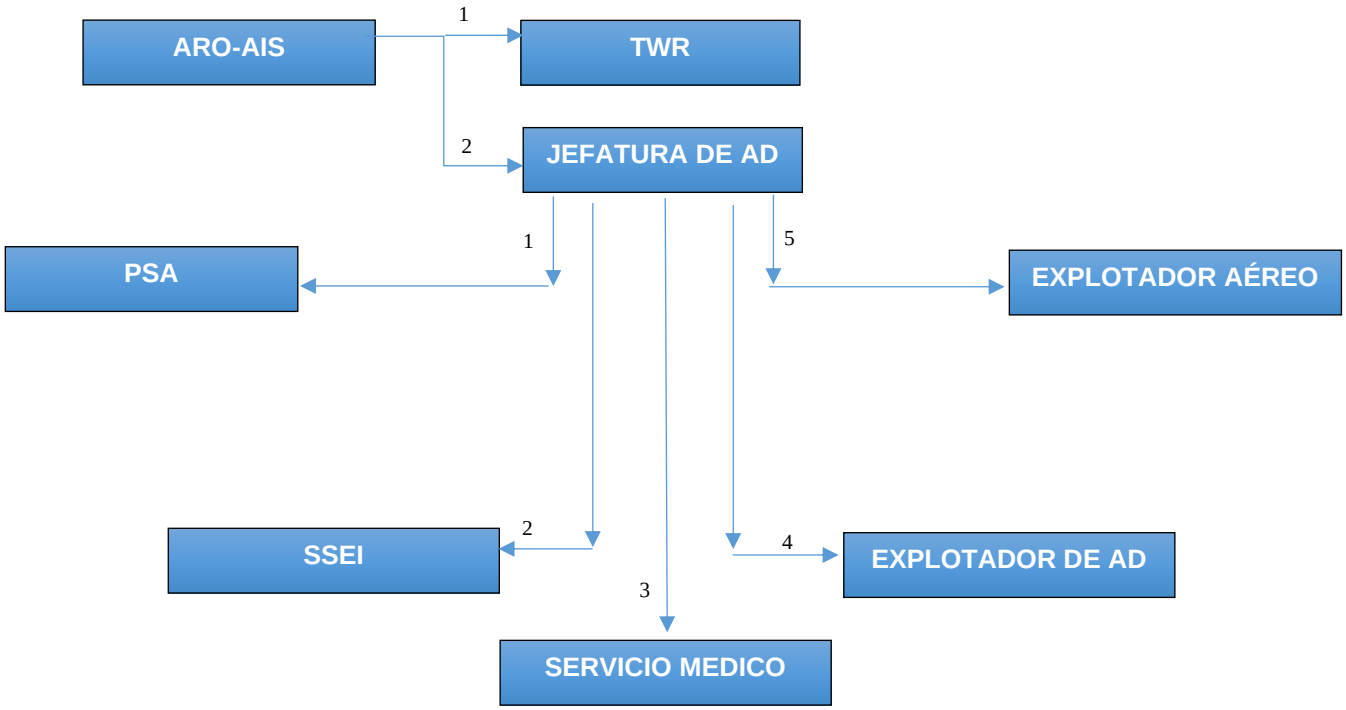


ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA - AMENAZA DE BOMBA A UNA ACFT EN TIERRA

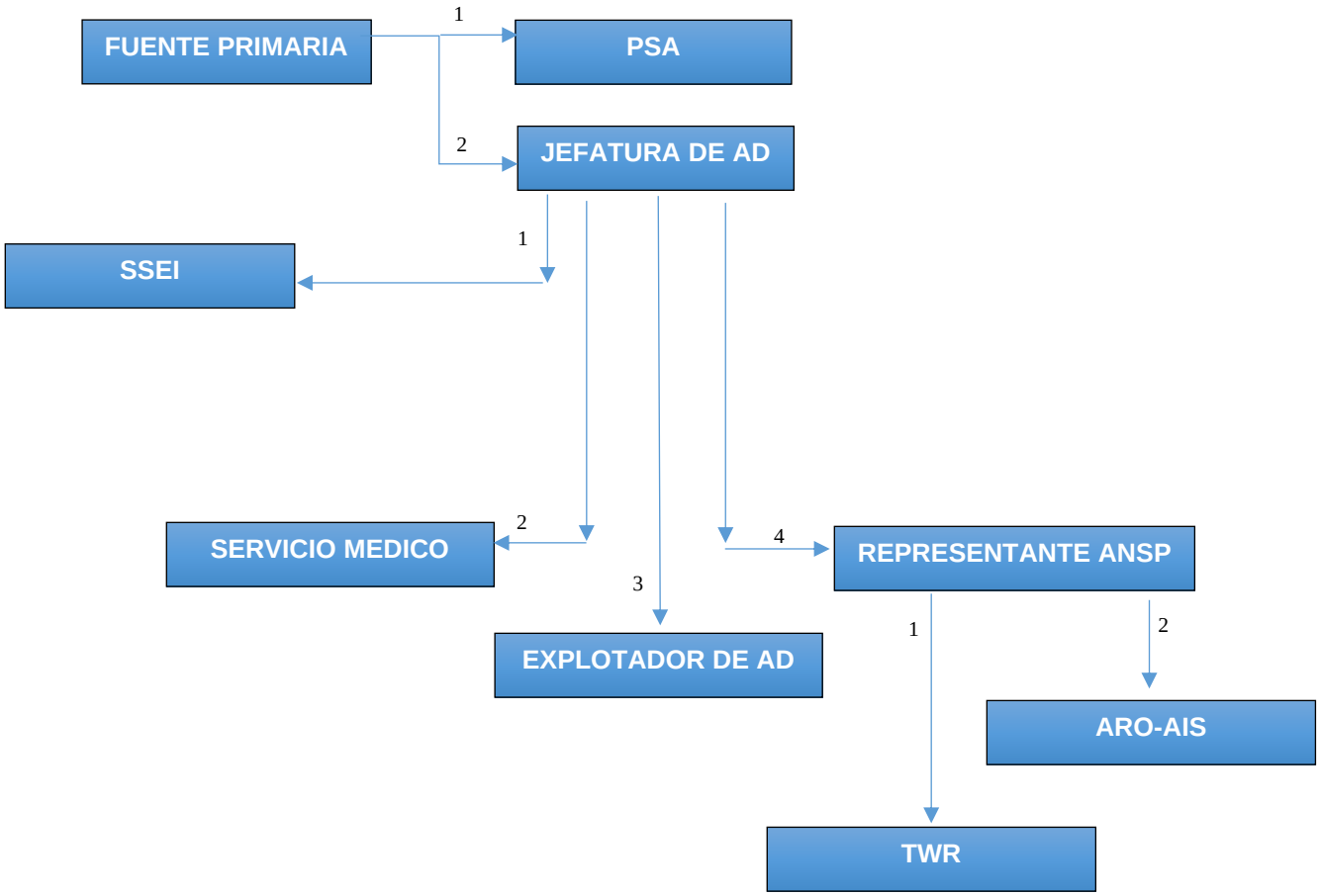
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA - AMENAZA DE BOMBA EN UNA ACFT EN VUELO (VIA COMANDANTE)



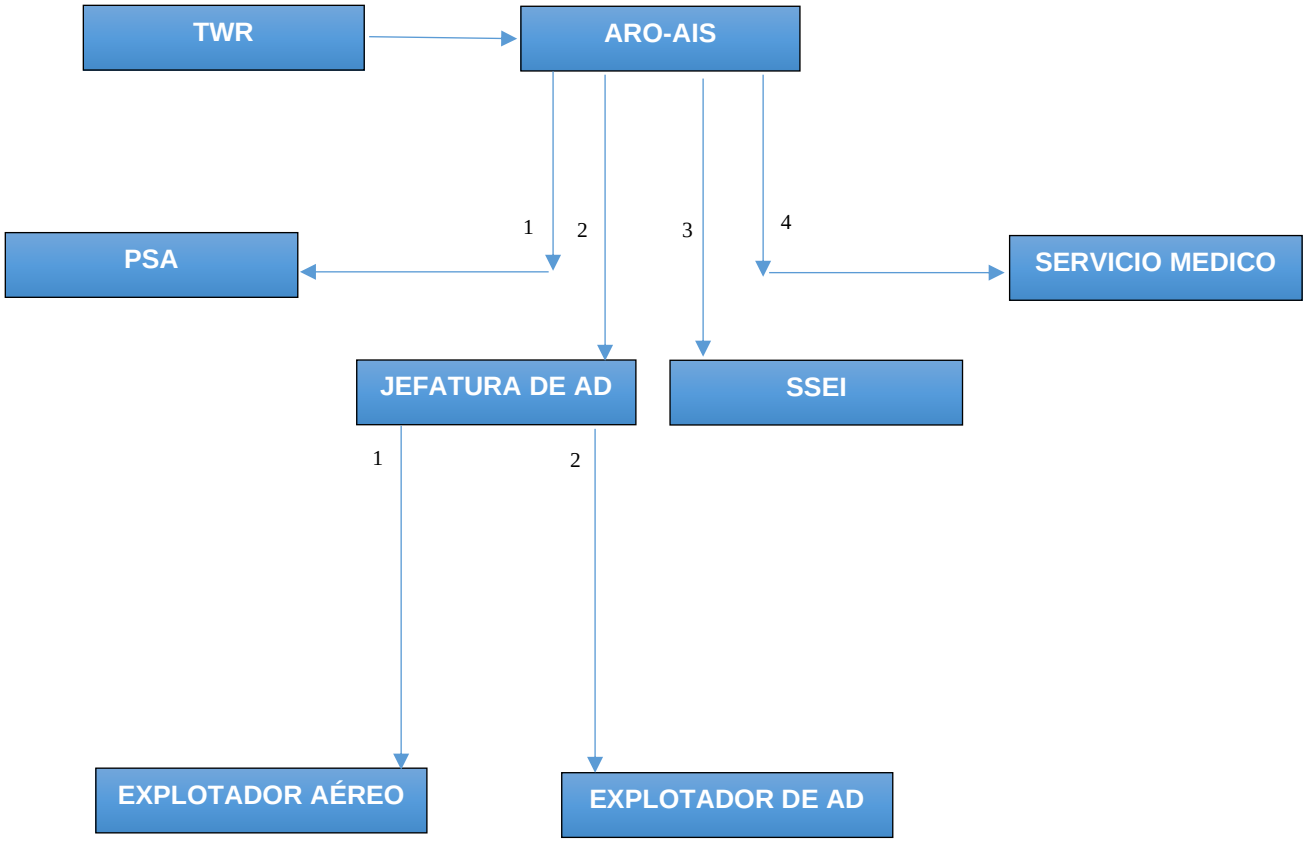
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA - AMENAZA DE BOMBA EN UNA ACFT EN VUELO (VIA OTRA FUENTES)



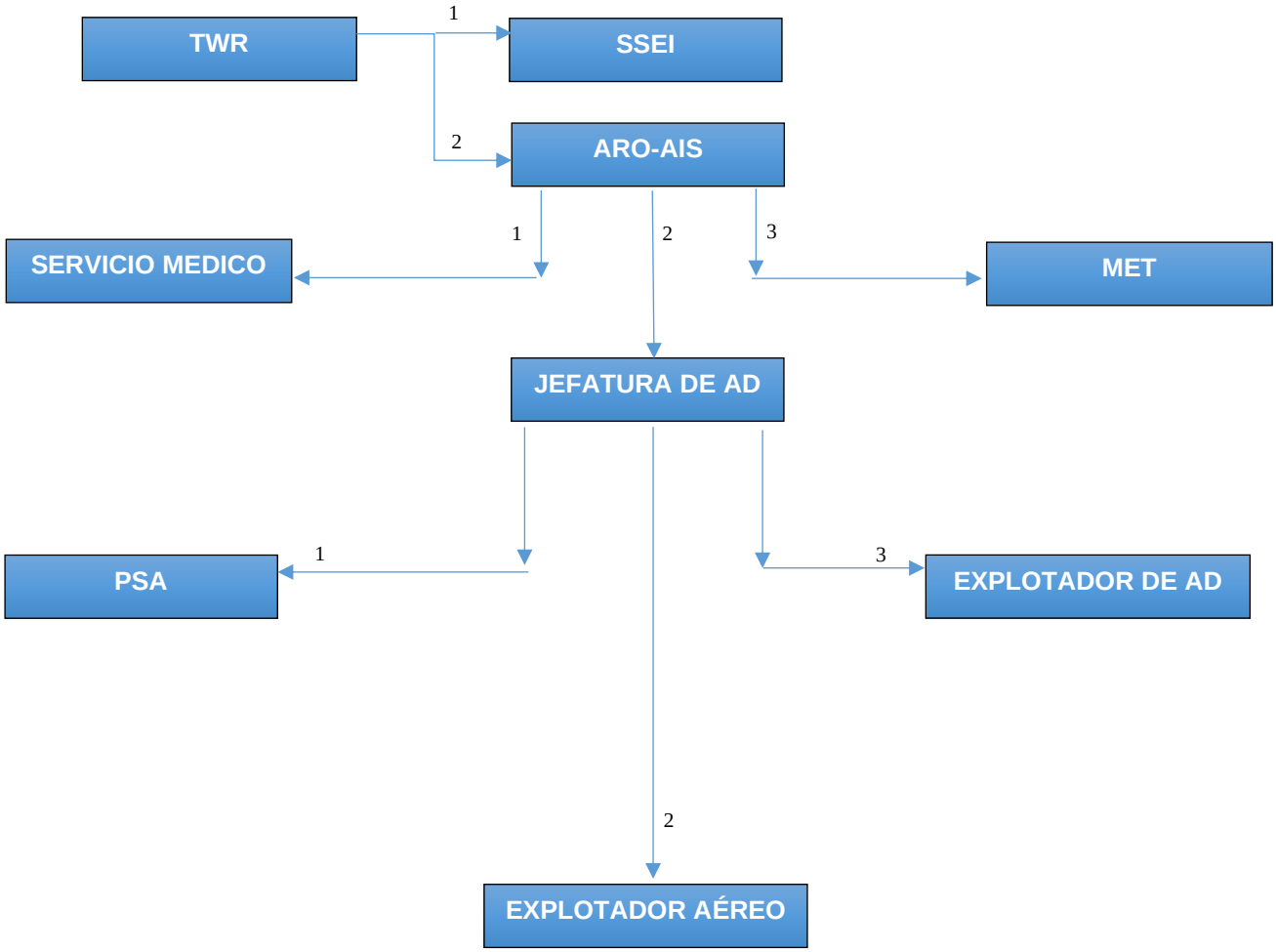
ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA - AMENAZA DE BOMBA EN INSTALACIONES EDILICIAS



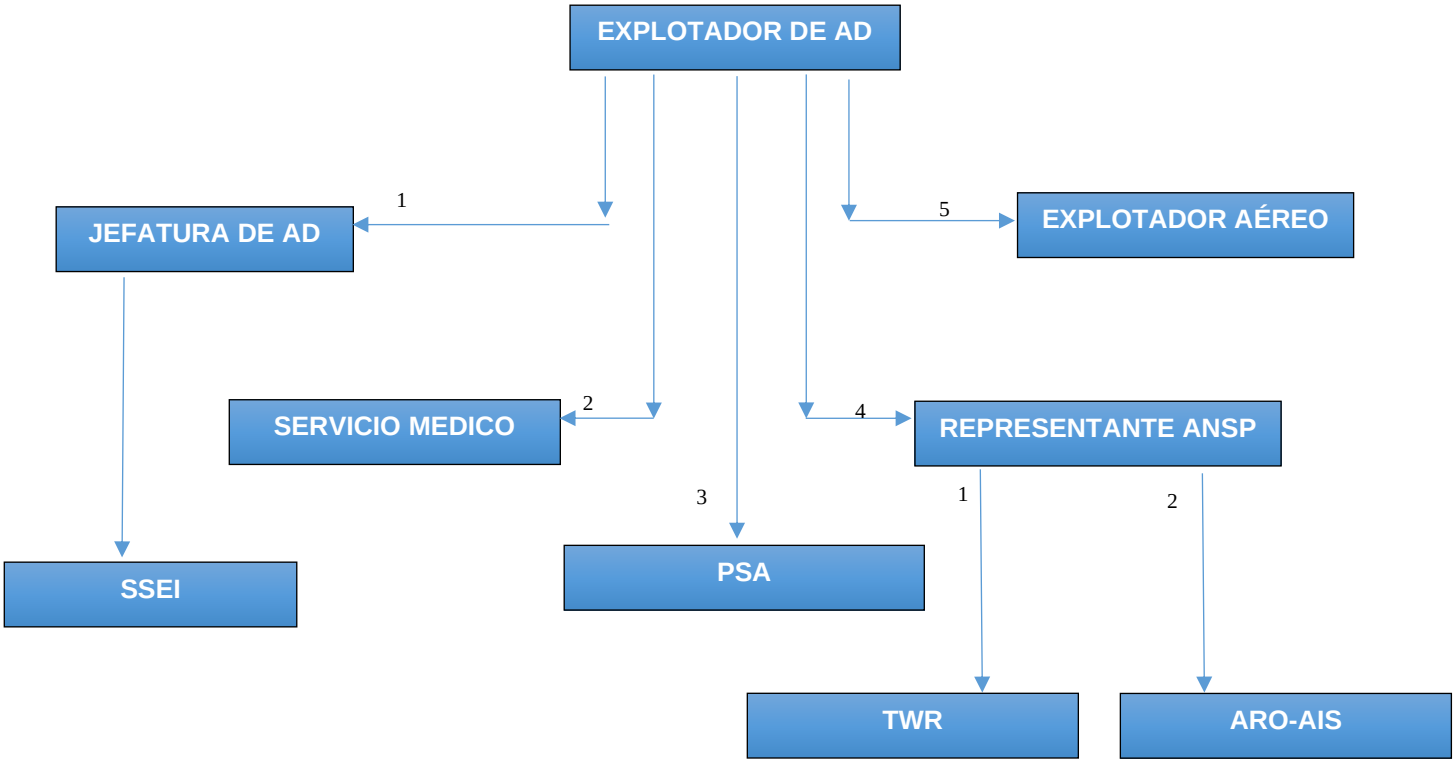
APODERAMIENTO ILICITO DE AERONAVE



EMERGENCIA DEBIDO AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

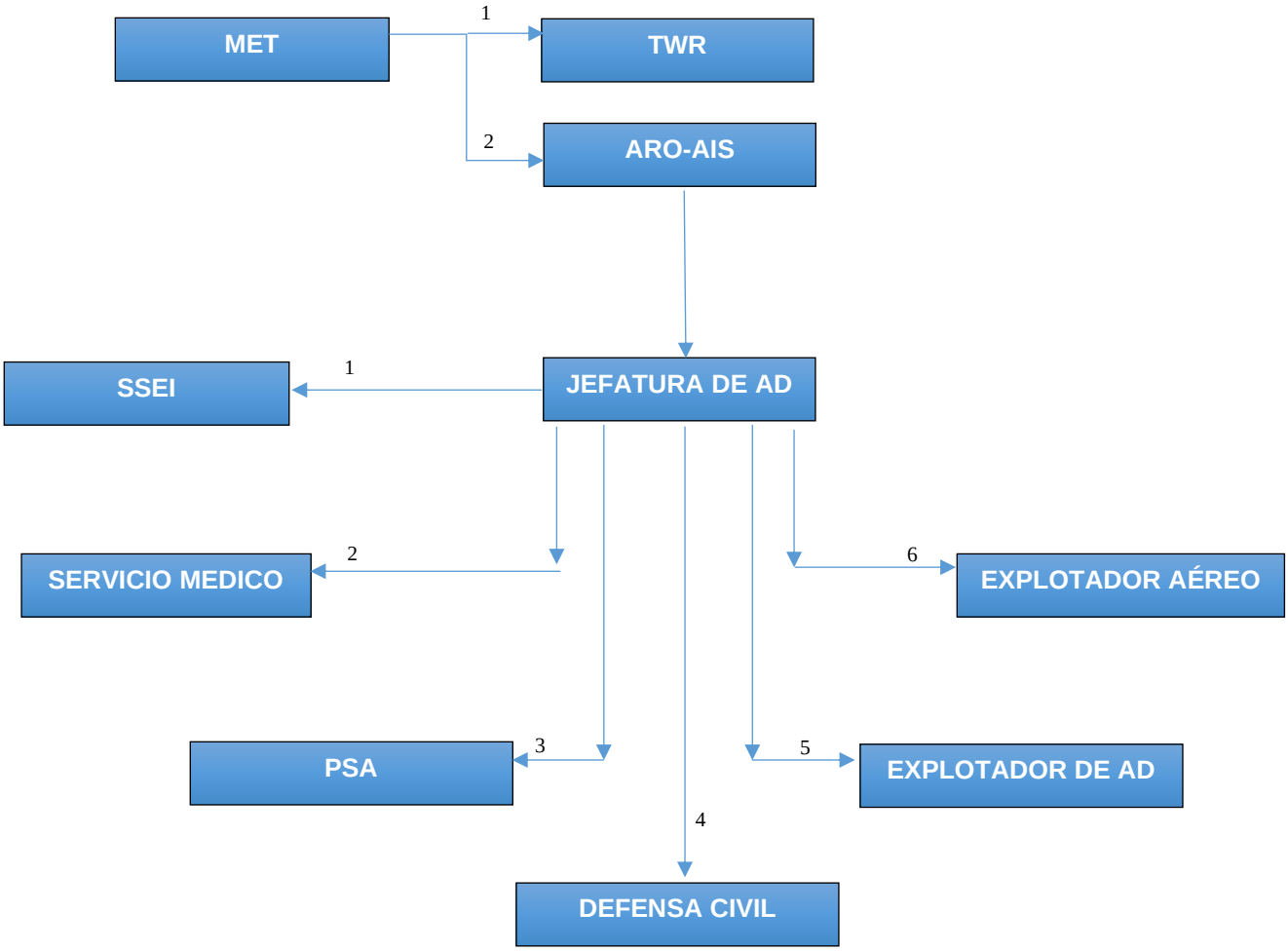


TRASLADO DE ACFT INUTILIZADAS

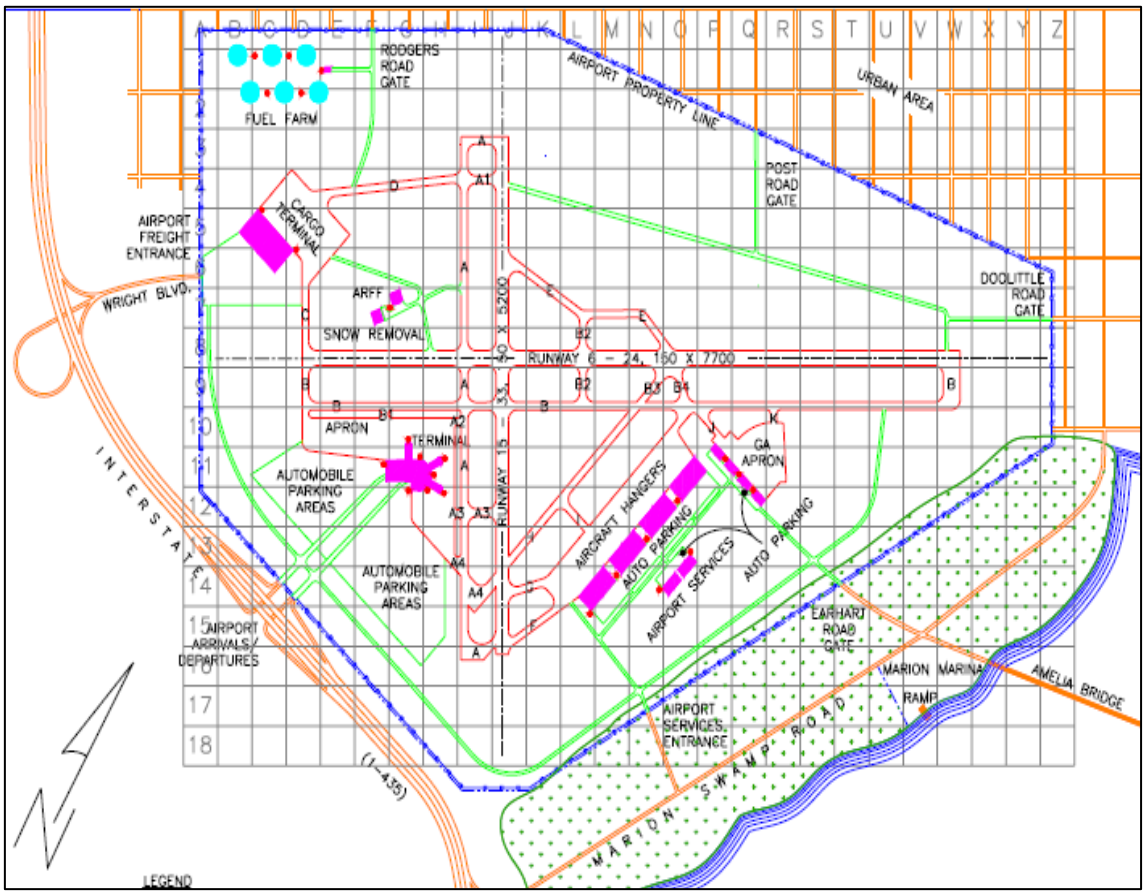


EMERGENCIA DEBIDO A DESASTRES NATURALES

PLAN DE CONTROL DE CENIZAS VOLCANICAS

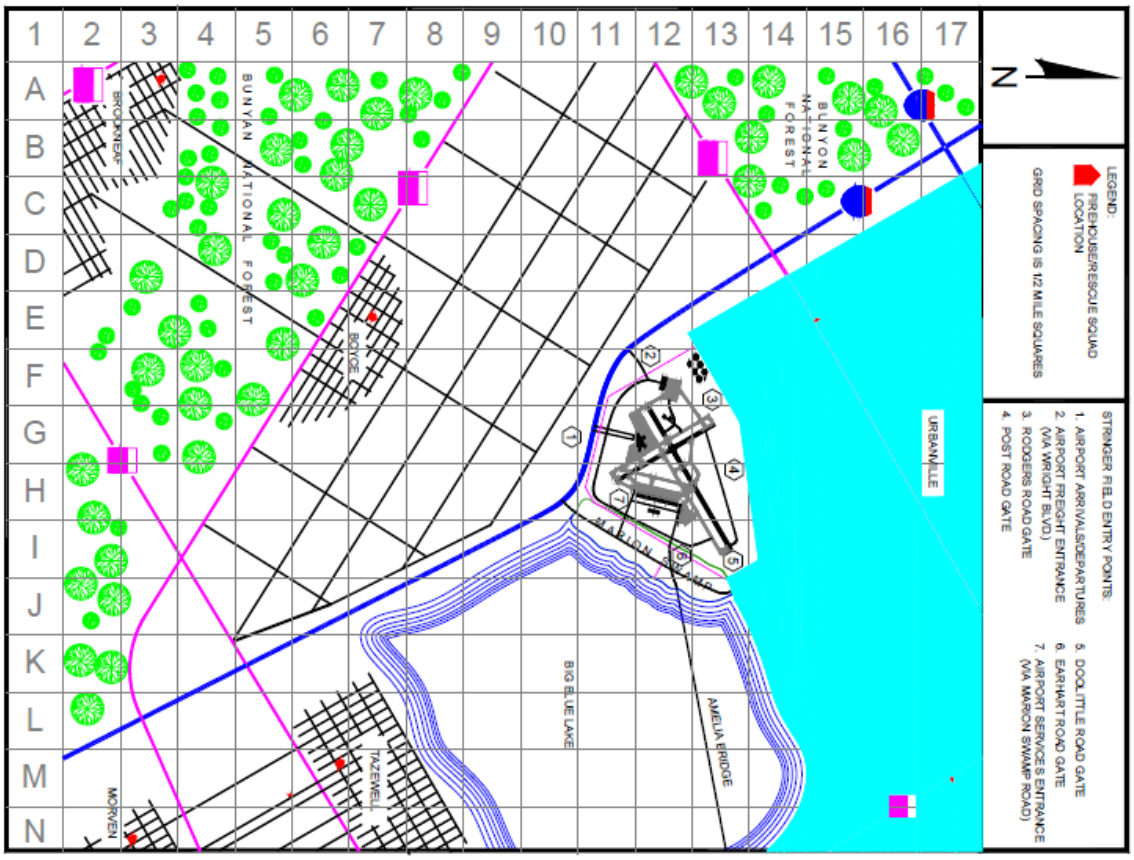


ANEXO II - EJEMPLO DE MAPA RETICULAR DEL AERÓDROMO



Deberán delimitarse los caminos de acceso al aeropuerto, identificación de portones de acceso, ubicación de los sumideros y cursos de agua, nombre de las calles de rodaje, puntos de reuniones, zonas de estacionamiento, identificación de pistas operativas, entre otras cuestiones que sean relevantes del aeródromo.

ANEXO III - EJEMPLO DE MAPA RETICULAR DE ALREDEDORES DEL AERÓDROMO



Deberán incluirse las poblaciones vecinas y delinearse las instalaciones médicas apropiadas (hospitales, centros de primeros auxilios, entre otros), estaciones de bomberos, rutas y carreteras de acceso, los puntos de reunión, etc., entre otras cuestiones que sean relevantes del entorno aeródromo/aeropuerto. Se deberá efectuar hasta una distancia aproximada de 8 km desde el centro del aeropuerto

ANEXO IV – MODELO CARTA DE ACUERDO

Aeropuerto Internacional ALFA

Fecha de expedición:

AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFA

PLAN DE EMERGENCIA

CARTA DE ACUERDO PARA CASOS DE EMERCENCIA

ORGANISMO. (Nombre y dirección)

……

……

……

En la Ciudad_____, provincia de _____, asiento del Aeropuerto_____ a los _____días del mes de _____ del año _____, entre el Jefe de Aeropuerto Sr./a_____ y el representante de _____ Sr./a_____, se suscribe el presente acuerdo para dejar constancia de la prestación de apoyo de ese organismo en caso de una emergencia de características que haga necesaria su concurrencia o de un accidente aéreo dentro del aeropuerto y/o fuera del mismo conforme a lo acordado en el Plan de Emergencia del Aeropuerto al ser alertados por el Jefe de Aeropuerto o su reemplazo natural. A tal fin convienen cumplir con todos los procedimientos e instrucciones que figuran en el Plan de Emergencia del Aeropuerto y en asumir todas las responsabilidades pertinentes que figuran en el mismo y disponer, en la medida de sus posibilidades, personal y material (detallar según el caso) para colaborar con el equipo de trabajo.

…… ……

Jefe del AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFA autorizado

Firma del responsable

ANEXO V – PLANIFICACION DE SIMULACROS DE EMERGENCIA

Se desarrolla el presente Anexo, con el fin de orientar a los Jefes de aeródromo y a los Coordinadores de la planificación en el desarrollo de los Ejercicios de Evaluación, del Plan de Respuestas a las Emergencias de cada estación aérea.

La finalidad de un Simulacro del PEA es garantizar:

a) Que todo el personal envuelto acuda rápidamente al lugar del siniestro.
b) Que todo el personal envuelto sepa qué acciones tomará, según sean las circunstancias.
c) Que el equipo y comunicaciones funcionen debidamente

Es importante que en el Plan de Emergencia del Aeropuerto se establezcan los procedimientos a seguir por cada uno de los actores intervinientes a fin de asegurar una evaluación del ejercicio. En estos ensayos debe corregirse el mayor número posible de deficiencias y todo el personal y todas las Dependencias deben familiarizarse con el ambiente del Aeropuerto, con las otras Dependencias y con la función que cada una desempeñan en el Plan de Emergencia del Aeropuerto.

El desarrollo de este Anexo, se fundamentó en la aplicación de:

- Regulación Argentina para la Aviación Civil (RAAC 153), Subparte C
- Doc. 9137 AN/898 Parte 7 – Capítulos 13 y 14
- Doc. 9137 AN/898 Parte 1 – Capítulo 13, dependiendo de la topografía del aeródromo/aeropuerto, se podrá incluir en el proceso de planificación

Teniendo en cuenta la documentación enunciada en el párrafo precedente, se establece que los distintos tipos de ejercicios, podrán ser identificados como:

- Parciales (50%);
- Generales (100%);
- de Mesa (50 o 100% sobre plano reticular); o
- Ejercicios Modulares.

El objetivo de la realización de los Ejercicios de Evaluación del PEA puede enmarcarse como la evaluación ante la incorporación de personal y/o material a los Servicios de Emergencia propios del Aeropuerto, la implementación de nuevos procedimientos ante diversas Emergencia en el Aeropuerto y la constante evaluación de la respuesta ante las distintas hipótesis planteadas en el PEA del AD/AP.

La hipótesis de emergencia a plantear en el simulacro será decidida por el Jefe de Aeródromo de acuerdo a la normativa vigente.

En caso de Ejercicio General (100%), deberá tener en cuenta lo determinado en el Doc. 9137 AN/898 Parte 7, Cap.13, Punto 13.5.6, en referencia a los plazos sugeridos, participarán de la Planificación del Ejercicio, los Servicios Propios de Respuesta a la Emergencia, los explotadores aéreos, Empresas de Servicios, Organismos propios del Aeropuerto y los Servicios Concurrentes establecidos en el PEA. Participarán del Desarrollo del Ejercicio todos los Servicios/Organismos/Empresas del Aeropuerto y concurrentes (Externos), que tengan participación en el mismo. **Se deberá realizar un Ejercicio de Evaluación General, máximo, uno cada dos años.**

Si se realizara un Ejercicio Parcial (50%), deberá tener en cuenta lo determinado en el Doc. 9137 AN/898 Parte 7, Cap.13, Punto 13.4, participarán de la Planificación y del

Desarrollo del Ejercicio, los Servicios Propios de Respuesta a la Emergencia, Explotadores Aéreos, Empresas y Organismos propios del Aeropuerto establecidos en el PEA. **Se deberá realizar un Ejercicio de Evaluación Parcial, mínimo, uno cada seis meses.**

Los Ejercicio de Mesa (50 o 100%), deberán tener en cuenta lo determinado en el Doc. 9137 AN/898 Parte 7, Cap.13, Punto 13.3, la participación en el desarrollo de este tipo de Ejercicio, estará sujeta al porcentaje de implementación al mismo: 50 % solo deberán participar, Servicios Propios de Respuesta a la Emergencia, Explotadores Aéreos, Empresas de Servicios y Organismos propios del Aeropuerto, que tengan participación en el mismo. 100 % Servicios Propios de Respuesta a la Emergencia, Explotadores Aéreos, Empresas de Servicios, Organismos propios del Aeropuerto y los Servicios Concurrentes establecidos en el PEA, que tengan participación en el mismo. **Se deberá realizar un Ejercicio de Evaluación de Mesa, mínimo, uno cada seis meses y no podrán coincidir, pero si ser de coordinación, para otro tipo de Ejercicio de Evaluación.**

Por último, para la realización de Ejercicio Modular, se deberá tener en cuenta lo determinado en la RAAC 153, SUBPARTE C, Punto 153.205 (b)(2), en referencia a los plazos sugeridos, participarán de la Planificación y Desarrollo del Ejercicio, los Servicios Propios de Respuesta a la Emergencia, los explotadores aéreos, Empresas de Servicios, Organismos propios del Aeropuerto y los Servicios Concurrentes establecidos en el PEA, que tengan participación en el mismo. Los Ejercicios Modulares podrán ser realizados individualmente por Servicio, debiendo realizarse una evaluación integral a modo de Ejercicio General. **Se deberá realizar un Ejercicio de Evaluación General, máximo, uno a los tres años de haber iniciado los Ejercicios Modulares.**

Los Ejercicios de Evaluación Parcial, sirven para verificar y observar si se han realizado las correcciones de las novedades observadas en los Ejercicios de Evaluación General y a su vez, estos últimos sirven para evaluar tiempos de respuesta, procedimientos de activación y procesos de intervención (Doc. 9137 AN/898 Parte 7, Cap.14).

Sin importar cual fuese la modalidad adoptada para realizar un Ejercicio de Evaluación, siempre se deberá implementar la figura de los “Evaluadores” (Doc. 9137 AN/898 Parte 7, Cap.14.1.2), estos tendrán como finalidad, observar y registrar, tiempos, acciones u errores observados en los Ejercicios de Evaluación y no podrán en ningún caso, ser miembros del Servicio al cual evalúan.

Se deberá realizar una reunión con todos los referentes de los Servicios, Empresas, organismos que participaron del Ejercicio de Evaluación, una semana después del mismo, adjuntando los informes de Evaluación y de ser necesario, los procesos de mejora ante las observaciones surgidas de los mismos.

Para ello, se deberá incluir como herramienta el Anexo VI y se establece el siguiente criterio de calificación:

1= Deficiente (no existe el proceso, graves problemas)
2= Regular (se identifica elementos del proceso, pero con deficiencias y vacíos)
3= Bueno (se identifica el proceso en su totalidad, pero se observan vacíos)
4 = Muy Bueno (se observa el proceso completo)
5 = Excelente (se crean elementos adicionales y complementarios a las pautas establecidas)

Siempre que se realice una reunión de Planificación o de evaluación post desarrollo de un Ejercicio de Evaluación, se deberá labrar un Acta, en la misma se dejara constancia de lo actuado y de la totalidad de los presentes en la misma.

De la misma manera se deberá actuar después de un accidente real, donde sea activado en su totalidad o parcialmente el PEA del AD/AP.

A continuación, se propone un calendario tentativo para la planificación y ejecución de un simulacro de emergencia:

a) CUATRO MESES ANTES: Reunión general, definición de objetivos, selección de coordinadores y otros detalles.
b) TRES MESES ANTES: Reunión para coordinación de los Planes propios.
c) DOS MESES ANTES: Resumen general por escrito del ejercicio y su distribución a todos los órganos participantes.
d) UN MES ANTES: Ejercicio Especializado de cada dependencia, según el resumen general.
e) DIEZ DÍAS ANTES: Reunión final con los Supervisores y Coordinadores.
f) SIMULACRO.
g) CINCO DÍAS DESPUÉS: Reunión general en donde cada Grupo y participantes puedan exponer sus críticas y las dificultades encontradas.

ANEXO VI - FORMULARIO PARA EVALUACIÓN DE SIMULACROS DE EMERGENCIA

Nombre de la persona que hace la evaluación: ……

GENERALIDADES

1.Fecha …….. (Día, mes, año)

2.Hora de la emergencia ……..…. (hora local - reloj de 24 horas)

3.Lugar de la emergencia ..……

4.Tipo de emergencia …….……..

OPERACIONES DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

1.Hora de notificación de la emergencia……..(hora local - reloj de 24 horas)

2.Medio por el que se notificó la emergencia

Radio…….. Alarma…… Teléfono…….. Otro……

3. a) Organismo o persona que llego en primer lugar a la emergencia

……

b) Hora de llegada del primer organismo o persona
……..……... (hora local - reloj de 24 horas)

c) Hora de llegada del ultimo organismo o persona
……..……... (hora local - reloj de 24 horas)

4. ¿Llegaron al lugar todas las unidades designadas?
(SI/NO)……

En caso negativo, explique los problemas:
……..…….
……..…….
……..…….

5. a) Hora de llegada a la emergencia de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto …… (hora local - reloj de 24 horas)

b) Número aproximado de personas de extinción de incendio en el lugar
…..……

c) Hora en que se adoptaron las primeras medidas de protección contra incendios y tipo de las mismas (espuma), sustancias químicas en polvo. etc.
…… (hora local - reloj de 24 horas)

…..……. (Tipo)

6. ¿Estaba el personal de ARFF debidamente equipado?
(SI/NO)……

En caso negativo, indique equipamiento faltante:
……..…….
……..…….
……..…….

7.¿Se usó todo el equipo de protección adecuado?
(SI/NO)……

En caso negativo, indique equipamiento faltante:
……..…….
……..…….
……..…….

8. ¿Estaba un individuo claramente a cargo?
(SI/NO) ……

9.¿Había un manifiesto de pasajeros disponible?
(SI/NO) ……

10. a) ¿Había un manifiesto de carga disponible?
(SI/NO) ……

b)¿Hubo algún material peligroso involucrado?
En caso afirmativo, describir:……

11. a) Hora a la que se evacuó la primera víctima de la aeronave
.....…… (hora local - reloj de 24 horas)
b) Procedimiento de evacuación …..……..……..……..……
……..…….. ……..…….. ……..……..……
……..……..
c) Número de víctimas evacuadas desde el interior de la aeronave
……
d) Hora a la que se evacuó la última víctima de la aeronave
..…… (hora local - reloj de 24 horas)
Observaciones: ……..……
……. ……. ……..
……. ……. ……..
……. ……. ……..

12. a) Número de personas lesionadas ……
b) Número de personas no lesionadas ……..
c) Número de personas fallecidas ..……

13. a) Hora a la que se transportó la primera víctima a la zona de clasificación de urgencias ……..... (hora local - reloj de 24 horas)

b) Hora a la que se transportó la última víctima a la zona de clasificación de urgencias ……..... (hora local - reloj de 24 horas)

14. ¿Se dirigieron las “víctimas” ilesas a zonas seguras? (SI/NO) ……

15. a) Nombre de los otros servicios que participaron en los primeros auxilios. Como así personal a cargo de cada uno:

Empresa / Organismo	Personal a Cargo	Cantidad de Personal que asistió	Observación

16. a) Nombre de otras organizaciones que participaron en las operaciones de salvamento

Empresa / Organismo	Personal a Cargo	Cantidad de Personal que asistió	Observación

17. ¿Tuvo visos de realidad el diseño del simulacro? (SI/NO) ……
18. ¿Se siguieron las reglas de preservación de pruebas? (SI/NO)……

Notas…… Diagramas……. Imágenes…… Videos…….. Otros……..

SEGURIDAD

1. a) Hora de notificación de la emergencia a los servicios de policía (seguridad) …….. (hora local - reloj de 24 horas)

b) Nombre del primer funcionario de los servicios de policía o de seguridad que llego al lugar de la emergencia
……..…….

……..……

c) Hora de llegada ..…… (hora local - reloj de 24 horas)

2. a) Número de personas que participaron …….

b) ¿Hubo en algún momento cambio de mando, en lo que atañe a la seguridad, en el lugar de la emergencia? (SI/NO)……
En tal caso indíquese por orden el cambio de mando y el organismo representado ……..……..……
……..……..……

……
……
……

3.¿Se controló el tráfico de forma satisfactoria (SI/NO).....

4.¿Se adoptaron medidas para proteger los efectos personales? (SI/NO)……

5.¿Hubo algún problema especial en materia de seguridad en el lugar del accidente? (espectadores, etc.)
……
……
……

SERVICIOS MÉDICOS

1. a) Nombre del primer funcionario de servicios médicos que llego al lugar de la emergencia
..... ……

b) Hora de la notificación ..…… (hora local - reloj de 24 horas)

c)Forma de la notificación ……..

d) Persona que efectúo la notificación ..……..

e) Hora de llegada al lugar de la emergencia
…… (hora local - reloj de 24 horas)

2. a) ¿Quién fue el coordinador médico encargado de los cuidados médicos y de la evacuación de las víctimas?
……
……

b) Hora de la notificación ……

c) Forma de la notificación …… ……..

d) Persona que efectúo la notificación …… ……

e) Hora de llegada al lugar de la emergencia …….. (hora local - reloj de 24 horas)

3. a) ¿Participó personal médico en el ejercicio en el lugar? (SI/NO).....
En caso afirmativo:
b) Numero de médicos que acudieron ……

c) Número de enfermeros que acudieron …….....

d) ¿Llegaron a tiempo? (SI/NO).....

e) ¿Estaban familiarizados con sus responsabilidades según el PEA (adónde ir / qué hacer)? (SI/NO).....

4. a) Se designó en el lugar de la emergencia una zona de clasificación de la emergencia? (SI/NO)……

b) ¿Ayudó la ubicación de la zona de clasificación de emergencias facilitar el traslado rápido de las víctimas? (SI/NO)……

c) ¿Estuvieron las victimas adecuadamente clasificadas y etiquetadas? (SI/NO)……

5. Forma de identificar al personal médico y de primeros auxilios

Empresa / Organismo	Personal a Cargo	Cantidad de Personal que asistió	Observación

6. a) ¿A qué hora se notificó la emergencia a las organizaciones internacionales de auxilio? (Cruz Roja. etc.) ……. (hora local - reloj de 24 horas)

b) Forma de la notificación ……

c) Persona que efectúo la notificación……

d) Horade llegada ……. (hora local - reloj de 24 horas)

e) Nombre de las organizaciones que participaron
……
……
……
……

f) Numero de personal que participo ……

AMBULANCIAS

1. a) Hora de notificación a las ambulancias ……..……..
(hora local - reloj de 24 horas)

b) Forma de la notificación…….

c) Persona que efectúo la notificación …….

d) Nombre de la compañía de ambulancias
……... …….

e) Hora de llegada de la primera ambulancia al lugar del accidente …… (hora local - reloj de 24 horas)

2. a) Número de víctimas transportadas en ambulancia ……

b) Hora de salida …… (hora local - reloj de 24 horas)

c) Hospital …….

d) Hora de llegada al hospital …… (hora local - reloj de 24 horas)

3. ¿Estaban familiarizados con sus responsabilidades según el PEA (adónde ir / qué hacer)? (SI/NO).....

4.¿Había suministros médicos de emergencia adecuados? (SI/NO).....

En caso de ser negativo, indicar suministros faltantes
:……
:……

5.¿Se utilizó un sistema de triage? (SI/NO).....

6.¿Se separaron los heridos leves de las ilesas y las fallecidas? (SI/NO).....

7.¿Fueron los heridos leves trasladadas de manera segura y eficiente del lugar de los hechos a un área de preparación? (SI/NO).....

8.¿Había suficiente personal capacitado disponible para trasladar a las "víctimas" de manera oportuna? (SI/NO).....

9.¿Había suficiente equipo disponible para trasladar a las “víctimas” de manera segura y eficiente? (SI/NO).....

10.¿Había un sistema de rendición de cuentas para los heridos (quién iba a dónde)? (SI/NO).....

ACCESO A LA EMERGENCIA

1. a) ¿Hubo problemas de entrada o de salida al lugar del accidente? (SI/NO) ……

En caso afirmativo, explique los problemas:
……..…….
……..…….
……..…….

b) ¿Hubo problemas de transporte durante el recorrido desde el lugar del accidente al hospital? (SI/NO) ……

En caso afirmativo, explique los problemas:

……..…….
……..…….
……..…….

HOSPITALES

1.Número de médicos que acudieron …….

2.Número de enfermeros que acudieron ……

3.Número de otras personas del hospital con funciones diversas que acudieron ……..

4.Número de víctimas recibidas ……...

5.Clase de lesiones de las víctimas recibidas …….
……..…….
……..…….

6. a) Hora a la que se recibió la primera alerta

…..…….. (hora local - reloj de 24 horas)

b) Hora a la que se declaró que era autentico el mensaje anunciando el desastre

…..…….. (hora local - reloj de 24 horas)

c) Hora de llegada de las primeras víctimas

…..…….. (hora local - reloj de 24 horas)

d) Hora a la que las primeras víctimas fueron examinadas por un médico

…..…….. (hora local - reloj de 24 horas)

e) Hora a la que llegaron las últimas víctimas

…..…….. (hora local - reloj de 24 horas)

MANDO

1.¿Actúo el jefe de operaciones de forma que todas las personas adoptaran medidas eficaces?

(SI/NO) ……

2.¿Se presentaron problemas de coordinación entre los servicios médicos, los de extinción de incendios, los de la policía y otros servicios?

(SI/NO) ……

En caso afirmativo, explique los problemas:
……..……...
……..……...
……..……...

3.¿Contribuyó al éxito de las operaciones la moral de los participantes? ¿Demostró cualidades de mando?
……..……...
……..……...
……..……...

INFORMACIÓN PÚBLICA

1. a) Hora de la notificación al encargado de la información al público del aeropuerto
…..……. (hora local - reloj de 24 horas)

b) Forma de la notificación …….

c) Hora de llegada …….…… (hora local - reloj de 24 horas)

2. a) Nombre del funcionario de relaciones públicas

…….
b) Nombre de la organización a la que pertenecía
…….
¿Qué problemas concretos surgieron?
…….
…….
…….
…….
…….
…….

COMUNICACIONES Y CONTROL

1.¿Intervino de forma eficaz el puesto de mando?

(SI/NO) ……

2.¿Intervino de forma eficaz el centro de operaciones de emergencia?

(SI/NO) ……

3.¿Fue efectivo el sistema de llamada al personal?

(SI/NO) ……

4.¿Fue efectivo el sistema de llamada a los médicos?

(SI/NO) ……

5.¿Se recibió e interpreto adecuadamente el mensaje de emergencia?

(SI/NO) ……

6.¿Fueron los medios de comunicaciones con los hospitales eficaces?

(SI/NO) ……

7.¿Surgieron problemas en las comunicaciones internas?

(SI/NO) ……

En caso afirmativo, explique los problemas: ……..
……
……..……

8.¿Qué clases de sistemas de comunicaciones se utilizaron?
……...

A. Radio en ambos sentidos ……..……
B. Teléfono …….……
C. Aparatos de intercomunicación ……..…….
D. Mensajeros……..
E. Otros medios (especifíquese)……

EXPLICACIONES

Presente las observaciones que juzgue útiles para evaluar este simulacro
……
……
……
……
……
……
……
……

ANEXO VII – PLAN DE NEUTRALIZACIÓN DE EMERGENCIAS Y EVACUACIÓN.

Se deberá agregar como Anexo del Plan de Emergencia el Plan de Neutralización de Emergencias y Evacuación elaborado por el Explotador de Aeródromo para conocimiento de los actores de la comunidad aeronáutica.

República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número: IF-2021-13698153-APN-DGIYSA#ANAC

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Miércoles 17 de Febrero de 2021

Referencia: EX-2020-63517053- -APN-ANAC#MTR

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 105 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2021.02.17 16:22:45 -03:00

Javier Gleiser
Director
Dirección General de Infraestructura y Servicios Aeroportuarios
Administración Nacional de Aviación Civil

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2021.02.17 16:22:46 -03:00