



Tabla de contenidos

1. DATOS GENERALES DEL AEROPUERTO	4
2. Información General	5
3. GENERALIDADES	6
4. INTRODUCCIÓN	6
5. ALCANCE	6
6. PROPÓSITO	6
7. RESPONSABILIDADES	7
8. ACCESIBILIDAD DEL MANUAL	7
9. ENMIENDAS Y REVISIONES	7
10. DEFINICIONES	8
11. ACRÓNIMOS	10
12. DOCUMENTOS DE REFERENCIA	11
13. CLASIFICACION DE RIESGOS EXTERNOS	12
14. TIPOS DE EMERGENCIAS RAC 139.325	13
15. CLASIFICACION DE LAS EMERGENCIAS:	13
16. DEPENDENCIAS DE PARTICIPANTES	13
17. FUNCIONES DE CADA ENTIDAD PARTICIPANTE	14
18. DIRECTORIO INTERNO AIDOQ	16
19. CONSIDERACIONES GENERALES PARA UNA EMERGENCIA	19
20. TIPOS DE ALERTAS	19
• Amenaza o concreción de atentado, secuestro o acto terrorista en aeronaves o en instalaciones del aeropuerto.	20
• Alerta 6-1. Objeto olvidado u abandonado en aeronave.	20
• Alerta 6-2. Amenaza de bomba a través de teléfono.	20
• Alerta 6-3. Amenaza verbal de pasajero, aviso de bomba.	20
• Alerta 6-4. Amenaza en aeronave en tierra con pasajeros.	20
• Alerta 6-5. Amenaza en aeronave en tierra, sin pasajeros.	20
• Alerta 6-6. Amenaza aeronave en vuelo, recibida en tierra.	20



• Alerta 6-7 vehículo sospechoso en el perímetro del aeropuerto.	20
• Alerta 6-8. Hallazgo, localización, utilización, introducción al aeródromo de antrax o ricina.	20
• Alerta 6-9. Toma de rehenes (secuestro) a bordo de una aeronave en tierra...	20
21. COORDINACION DE LAS EMERGENCIAS EN LA TERMINAL DURANTE EL EVENTO -CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES (CCO).....	21
22. COORDINACION DE LAS EMERGENCIAS DURANTE EL EVENTO - PUESTO DE MANDO(PM).	23
23. RELACIÓN FUNCIONAL PM –CCO	26
24. ÁREAS PARA LA ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA.....	28
25. AREA DE RECURSOS:.....	29
26. SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SEI).....	29
27. ÁREAS PARA ATENCIÓN DE CRISIS (EN CASO DE OCURRIR UNA ALERTA 6)	31
28. PROCEDIMIENTOS GENERALES EN CASO DE ALERTA	32
28.1 CADENA DE NOTIFICACIÓN:	33
28.2 RESPONSABILIDAD POR INSTITUCIÓN:.....	33
28.3 FRECUENCIA INTERNA EXCLUSIVA PARA LA ATENCIÓN DE LAS EMERGENCIAS:	33
28.4 INSTITUCIONES CON RADIOS DE COMUNICACIÓN DEL AEROPUERTO:	33
28.5 PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO:	34
28.6 PROCEDIMIENTOS DESPUÉS DE LA EMERGENCIA:.....	34
28.7 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE LA EMERGENCIA	35
LIMPIEZA, ALMACENAMIENTO, DISPOSICIÓN Y TRATAMIENTO DE MATERIALES PELIGROS, PRODUCTO DE INCIDENTES / ACCIDENTES	35
28.9 REMOCIÓN DE AERONAVES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO	35
• Responsables	35
• Procedimiento.....	36
• Documentación del incidente - accidente	37
Análisis Post - Incidente / Accidente (API)	38



El análisis post – incidente / accidente tiene como objetivo evaluar y determinar la efectividad del plan de emergencia y su divulgación y aplicación por parte de todas las instituciones involucradas. A partir de este análisis se determinan aspectos para mejorar en el PEA.....38

- **Responsables**38
- **Procedimiento**.....38
- **Revisión del Plan de Emergencias**38
- **Sistema de Capacitación y Simulacros**39
- **Personal Responsable**39
- **Tipos de Capacitación**39

29. PLANIFICACIÓN DE SIMULACROS A ESCALA REAL.....41

30. ANEXOS.....43



1. DATOS GENERALES DEL AEROPUERTO	Administración Lado Aéreo DGAC
Localización	Liberia; Provincia de Guanacaste
Coordenadas:	10 36 6 N 85 32 6 W
Elevación de la pista:	80 metros.
Orientación:	07 – 25
Largo de la pista:	2.750 metros.
Ancho de la pista:	45 metros.
Naturaleza de la pista:	Asfalto.
Equipo de iluminación de la pista	(Luces de pista umbral, final y taxeo).
Combustible:	AV – GAS JET – A-1
Resistencia de la pista:	DC 8 – DC 10 – L1011 – B 747-100
Equipo de comunicación:	VHF 118.8 Torre de control 119.2 Frecuencia de Aproximación 112.8 VOR
Aproximación Instrumentales:	VOR DME y VOR a 07
Equipo de comunicación de base:	HF 7860 MHZ VHF 122.0 MHZ



2. Información General	Empresa Edificio Terminal CORIPORT
Razón Social:	Coriport S. A.
Actividad:	Diseño, construcción, operación y mantenimiento de la Terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós en Lado Terrestre.
Cedula Jurídica:	3-101-561733
Representante legal:	Cesar Jaramillo <u>Gallego</u> / Lizeth Valverde
Dirección:	12 kilómetros Oeste de la Ciudad de Liberia, Guanacaste
Teléfono:	2666-9600 e-mail: cesar.jaramillo@guanacasteairport.com
Horario:	Operacional: 18 horas, 365 días, de 06:00 a 00:00 horas
	Personal de oficina: de 8:00 a 17:00 de lunes a viernes y disponible vía telefónica a partir de esta hora.
Administración:	Número de trabajadores: 35



3. GENERALIDADES

El presente Plan de Atención de Emergencias para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, tiene como objetivo primordial, establecer líneas de acción y procedimientos, que permitan enfrentar debidamente los riesgos inherentes derivados, tanto de las operaciones aeronáuticas, como de las distintas actividades complementarias, apegado al Decreto Ejecutivo N° 7037-T del 23 de Mayo de 1977 “**Protocolo de Operaciones para la Atención de Emergencias Aéreas**”.

Este Plan ofrece un esquema de previsión, coordinación y actuación mediante procedimientos que deben seguir, atender o ejecutar las instituciones y dependencias involucradas, que les facilite generar una respuesta rápida y una conveniente movilización de los recursos existentes, sin alterar las acciones cotidianas de cada institución, mediante un sistema adecuado de información y de administración de los recursos disponibles.

Debido a los cambios en las técnicas y las tecnologías que afectan la atención de emergencias, la administración aeroportuaria deberá en conjunto con las instituciones presentes en el aeropuerto, realizar revisiones periódicas de este plan para adecuarlo a las nuevas condiciones, tanto del aeropuerto como en los equipos disponibles para la atención de emergencias, e informar oportunamente a las instituciones involucradas. Dichas revisiones se llevarán a cabo cada 2 años con presencia de las autoridades pertinentes.

4. INTRODUCCIÓN

El Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, tiene por finalidad responder a cualquier tipo de emergencia que ocurra dentro del Aeropuerto o en las proximidades de este y reducir al mínimo los efectos que se pudieran generar, particularmente en lo que respecta a salvar vidas humanas y restablecer a la brevedad posible el tránsito de aeronaves. Este plan de emergencia establece la coordinación entre todas las instituciones externas e internas al aeropuerto y que deben participar en las acciones.

5. ALCANCE

Este Plan aplica para los diferentes tipos de alerta de índole aeronáutica y no aeronáutica, que puedan ocurrir dentro de los límites del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Para las alertas de índole aeronáutica el alcance dentro del límite del aeropuerto es de 5 millas (8 kilómetros).

6. PROPÓSITO

El propósito del PEA es establecer:

- ✓ Una transición ordenada y eficiente a las operaciones de emergencia.
- ✓ Eficaz delegación de la autoridad en la emergencia.
- ✓ Las asignaciones de responsabilidades para la emergencia.
- ✓ La aplicación por parte del personal responsable, de las medidas que figuren en el plan.
- ✓ La coordinación de esfuerzos para hacer frente a la emergencia.
- ✓ La continuidad segura de las operaciones y el regreso a las mismas tan pronto como sea posible.



7. RESPONSABILIDADES

La persona responsable de la emisión, actualización, distribución y verificación del cumplimiento de este Plan es el Administrador del Aeropuerto Lado Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, o en su ausencia el colaborador designado con delegación de autoridad.

8. ACCESIBILIDAD DEL MANUAL

Se entregará una copia digital del presente manual a todas las instituciones, empresas u operadores que de una u otra manera brinden algún tipo de servicio en la rampa del AIDOQ. Es responsabilidad de cada uno de los representantes de las instituciones que integran el Comité de Emergencias y a quienes se les entregue una copia del Plan de Emergencias, ponerlo a disposición de todos los empleados de su representada. Los representantes de las instituciones, deben garantizar que sus empleados tienen conocimiento y reciben el entrenamiento necesario sobre el contenido del manual. En la página WEB www.dgac.go.cr cualquier persona podrá acceder a la información de este manual.

9. ENMIENDAS Y REVISIONES

La Administración del AIDOQ, velará para que realicen revisiones cada dos años al presente documento, para garantizar que el mismo se encuentre actualizado y no contradiga las regulaciones nacionales e internacionales y se mantenga acorde con las operaciones que se realizan en el Aeropuerto.

Revisión/ Enmienda	Modificaciones Relevantes	Fecha Revisión	Realizado por
Revisión 1	Modificación del Manual por la Auditoría Interna	03/04/2015	Hernán Juárez
Revisión 2	Modificación total del Manual	04/05/2017	Hernán Juárez
Revisión 3	Se modifica en el punto 2 llamado Información General en las partes de representante legal y Teléfonos y por último se modifica el punto 1 llamado Directorio telefónico Interno del AIDOQ.	17/11/2021	Hernán Juárez
<u>Revisión 4</u>	<u>Se modifican los siguientes puntos:</u> <u>En el punto 2 llamado Información General en las partes de representante legal.</u> <u>El Punto 5 llamado Alcance.</u> <u>El punto 10 llamado definiciones de las palabras emergencia y concesionario.</u> <u>En la tabla 11, llamada acrónimos se modifica significado de la sigla MRLB.</u> <u>Punto 12, llamado documentos de referencia.</u> <u>El punto 18, llamado directorio interno AIDOQ, así como el directorio telefónico Coriport.</u>	<u>25/08/2022</u>	<u>Hernán Juárez</u>



	<p><u>En el punto 24, específicamente en portones de ingreso y salida.</u> <u>El punto 25 llamado área de recursos.</u> <u>El punto 28.1 llamado cadena de notificación.</u> <u>Punto 28.3, llamado frecuencia interna exclusiva para la atención de las emergencias.</u> <u>Punto 28.4, llamado instituciones con radio de comunicación del aeropuerto.</u> <u>El punto 28.5, llamado paralización de operaciones en el área de movimiento.</u> <u>Punto 28.9, llamado, remoción de aeronaves en el área de movimiento, consideraciones que deberá tomar el PM antes de proceder al traslado de aeronaves, específicamente en el numeral 10.</u> <u>Se modifica apartado llamado personal responsable.</u></p>		
--	--	--	--

10. DEFINICIONES

- **Área de maniobras:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.
- **Área de Movimiento:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y las plataformas.
- **Área de crisis:** Asignación estratégica que determina sus dimensiones de acuerdo con la magnitud del perímetro externo de seguridad.
- **Autoridad competente:** Dependencias o funcionarios del Estado o administración del aeropuerto, encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y los reglamentos.
- **Circular de Aviso Administrativa:** Medio o documento oficial, mediante el cual la administración del aeropuerto emite regulaciones o directrices de acatamiento obligatorio para todos los operadores, empresas y entidades que operan en el AIDOQ.
- **Corredores de paso:** Rutas policialmente controladas, por las cuales se orientan los recursos hasta el Puesto de Operaciones y al sitio o punto de la crisis.
- **Emergencia:** Asunto o situación imprevista que requiera especial atención y debe solucionarse lo antes posible. Suceso adverso que puede ser resuelto con los recursos que la comunidad posee.
- **Concesionario:** La Administración Lado Terrestre del Aeropuerto
- **Nota Informativa:** Medio o documento oficial, mediante el cual la administración del aeropuerto emite diferentes informaciones para todos los operadores, empresas y entidades que operan en el AIDOQ.
- **Plan de emergencia:** Procedimiento mediante el cual cada aeropuerto se prepara hacer frente a cualquier emergencia que ocurra en el mismo o en sus cercanías.
- **Plan de contingencia:** Es un plan que incluye medidas y procedimientos destinados a enfrentar diversas situaciones que podrían presentarse en el aeropuerto, que en primera instancia podrían ser solventados bajo este tipo de planes, pero que en la medida en que el riesgo de la situación aumente, podría requerir la activación del plan de emergencia del aeropuerto.



- **Puesto de mando:** Lugar o área establecida por el CI para llevar a cabo las tareas en el proceso de atención de la emergencia.
- **Punto Z:** Área o punto que será establecido por el PMM, para colocar una aeronave bajo alerta 6 o 7, o en la posición que sea necesaria de acuerdo al tipo de emergencia.
- **Sitios de Crisis:** Definición operativa del área inmediata al punto de crisis.



11. ACRÓNIMOS

SIGLA	SIGNIFICADO
AIDOQ	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós
ACV1	Evaluación o circulación interna
ACV 2	Área de Concentración de Víctimas
<u>MRLB</u>	<u>Código OACI</u>
API	Análisis Post Incidente
ATO	Aeropuerto
ATC	Control del Tráfico Aéreo Air Traffic Control
CATEA	Comité Asesor Técnico para Emergencias Aéreas
CI	Comandante de Incidentes
CNE	Comisión Nacional de Emergencia
COE	Centro de Operaciones de Emergencia
CCO	Centro de Coordinador de Operaciones
CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DIS	Dirección de Inteligencia y Seguridad
ETA	Tiempo estimado de arribo-Estimated Time of Arrival
ETD	Tiempo estimado de salida-Estimated Time of Departure
LA	Línea aérea
MET	Meteorología
MAG	Ministerio de Agricultura y Ganadería
MSP	Ministerio de Seguridad Pública
MTS	Metros
NOTAM	Información para aviadores-Notice To Airmen
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional



OCO	Oficina de comunicaciones del cuerpo de Bomberos
OIJ	Organismo de Investigación Judicial
OPS	Operaciones
SOA	Supervisor de Operaciones Aeroportuarias
PA	Policía Aeroportuaria
PAX	Pasajeros
PI	Sitio de Crisis
PEA	Plan de Emergencias del Aeropuerto
PM	Puesto de Mando
PT	Policía de Transito
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense
SCI	Sistema de Comando de Incidente
SEI	Salvamento y Extinción de Incendios (Bomberos)
START	Selección y clasificación simple, y tratamiento rápido. (TRIAGE)
UIA	Unidad de Incidentes y Accidentes
UEA	Unidad Especial de Apoyo
UEI	Unidad Especial de Intervención

12. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

El presente Apéndice al PEA fue elaborado tomando como referencia los siguientes documentos:

- a. Documento 9137-AN/898 parte 7 de la OACI - "Planificación de Emergencia en los Aeropuertos" V2015.



- b. Reglamento Aeronáutico Costarricense (RAC) 139 de la Dirección General de Aviación Civil. 205 Certificación, Operación y Vigilancia de Aeródromos.
- c. Reglamentación FAA, FAR 139.
- d. Norma: NFPA 101, Seguridad Humana en Edificaciones, NFPA 13 Rociadores Automáticos, NFPA 415 Construcción de terminales de aeropuertos.
- e. Reglamento Técnico sobre seguridad humana en edificaciones Homologación de la Norma 101 de NFPA.
- f. NORMA INTE 21-01-01-96: Extintores Portátiles contra el Fuego.
- g. NFPA 1600 Standard on Disaster/Emergency Management and Business Continuity Programs.

13. CLASIFICACION DE RIESGOS EXTERNOS

En términos generales, todas las actividades que tienen lugar en el Aeropuerto tienen riesgos inherentes que podrían generar accidentes de distinta probabilidad y severidad, que pondrían en peligro vidas humanas, aeronaves y propiedades. En nuestro caso, los riesgos detectados se pueden agrupar en:

- a) **Riesgos naturales:** Provocados por causas naturales en los que no hay intervención directa del ser humano, por ejemplo: nieblas, fuertes lluvias, vientos, tormentas, tornados, inundaciones, derrumbes, hundimientos, incendios forestales, erupciones volcánicas, temblores, terremotos, peligro de choques con fauna silvestre etc.

Debido a las condiciones propias de un país tropical y con dos estaciones claramente definidas, este aeropuerto se ve expuesto entre los meses de enero a mayo a fuegos forestales y fuertes vientos; y entre los meses de mayo a diciembre presenta nieblas, neblinas, fuertes lluvias, tormentas eléctricas y acumulación de aguas en franjas que provocan la estacionalidad de aves y fauna dentro del perímetro del aeropuerto.

- b) **Riesgos técnicos o tecnológicos:** COCESNA Referirse al Plan de contingencia de Torre de Control. MANUAL OPERATIVO DE ESTACIÓN TORRE DE CONTROL DEL AIDOQ CODIGO 7M13 (Sistema de Gestión).
- c) **Factores mecánicos y humanos:** Todos los factores asociados con la intervención de seres humanos tales como errores, fallos, omisiones, violaciones o actos de interferencia ilícita, que se puedan dar en el desarrollo de las actividades con vehículos, aeronaves y elementos sensibles que formen parte de las instalaciones aeroportuarias; como por ejemplo: los accidentes de tránsito ocurridos en carretera, la incertidumbre del correcto funcionamiento de los procedimientos o tecnologías, fallos de componentes estructurales como mecánicos o eléctricos de la aeronave, la presencia de elementos extraños, derrames de combustible en plataforma, corte de energía eléctrica, deficiente iluminación de pista y detección/manipulación de mercancías o químicos peligrosas.

CLASIFICACION DE RIESGO INTERNO

Para las emergencias de riesgo interno se iniciará con el plan de emergencias_CORIPORT edificio terminal; si la situación no es controlada favor referir al PEA, el plan de emergencias de Coriport se puede acceder al siguiente link en Google drive: <https://drive.google.com/open?id=0BxMMOuibYg3aaVJxYW1VNjNReFU>



- a. Actividades administrativas de oficina.
- b. Amenaza por incendios.
- c. Conatos de incendios.
- d. Amenazas por bombas o actos de interferencia ilícita.
- e. Amenaza por derrames menores de sustancias químicas.
- f. Accidentes laborales o de pasajeros.

14. TIPOS DE EMERGENCIAS RAC 139.325

- ✓ Accidentes e incidentes aeronáuticos.
- ✓ Actos de interferencia ilícita.
- ✓ Fuegos estructurales.
- ✓ Fuegos en planteles de combustible.
- ✓ Desastres naturales.
- ✓ Mercancías peligrosas en aeronaves o instalaciones.
- ✓ Rescate acuático donde corresponda.
- ✓ Emergencias de salud, enfermedades transmisibles.

15. CLASIFICACION DE LAS EMERGENCIAS:

Implican aeronaves:

- ✓ Accidente de aeronave dentro y fuera del aeropuerto.
- ✓ Incidentes de aeronaves en vuelo o en tierra.
- ✓ Incidentes de sabotaje, incluso amenazas de bombas.
- ✓ Incidentes de apoderamiento ilícito.

NO están implicadas aeronaves

- ✓ Incendios de edificio.
- ✓ Sabotajes, incluso amenazas de bomba.
- ✓ Catástrofes naturales.
- ✓ Mercancías peligrosas.
- ✓ Emergencias médicas.

Mixtas

- ✓ Aeronave/edificio.
- ✓ Aeronave/instalaciones de reabastecimiento de combustible.
- ✓ Aeronave/aeronave.

16. DEPENDENCIAS DE PARTICIPANTES

Para que este plan cumpla su alcance es necesario contar con la participación de todas las instituciones que deben atender la emergencia. Este Plan de Emergencias debe contar con un directorio con los números de teléfono de todas las dependencias involucradas. Es responsabilidad de la Administración del Aeropuerto Lado Aéreo DGAC mantener actualizado el directorio telefónico, así mismo las instituciones que hagan cambios en sus números telefónicos y nombre de la persona a contactar las 24 horas, deben comunicar a la Administración del Aeropuerto tan pronto como estos ocurran por los medios oficiales y de uso diario.

Entidades internas del aeropuerto que participan durante una emergencia:

- ✓ Servicios de tránsito aéreo.



- ✓ Servicios de Salvamento y extinción de incendios.
- ✓ Servicios médicos
- ✓ Servicios de seguridad AVSEC.
- ✓ Supervisión de plataforma.
- ✓ Explotadores aéreos.
- ✓ Empresas de servicio aeroportuarios (handling).
- ✓ Policía.
- ✓ Migración.
- ✓ Aduanas.

Entidades externas del aeropuerto que participan durante una emergencia:

- ✓ CNE.
- ✓ Cuerpo de bomberos de la localidad.
- ✓ Ministerio de Seguridad Pública.
- ✓ Ministerio de salud.
- ✓ Autoridades gubernamentales.
- ✓ Guardacostas.
- ✓ Hospitales.
- ✓ Cruz Roja.

17. FUNCIONES DE CADA ENTIDAD PARTICIPANTE

COMPAÑIA	ALERTA 1	ALERTA 2	ALERTA 3	ALERTA 4	ALERTA 5	ALERTA 6	ALERTA 7
Bomberos de Costa Rica	X	X	X	X	X	X	X
Caja Costarricense de Seguro Social				X			
Comisión Nacional de Emergencias	X	X	X	X	X	X	X
Coriport	X	X	X	X	X	X	X
Cruz Roja Costarricense	X	X	X	X	X	X	X



Dirección de Inteligencia y Seguridad				X	X	X	X
Dirección General de Aviación Civil (ATC, Rampa, Administración, Investigación de Accidentes e Incidentes, AVSEC FAL)	X	X	X	X	X	X	X
Dirección General de Migración y Extranjería				X		X	
Dirección General de Tránsito				X		X	
Línea Aérea				X	X	X	X
Ministerio de Agricultura y Ganadería				X	X	X	X
Ministerio de Salud				X	X	X	X
Ministerio Público				X	X	X	X
MSP Región 5				X			
Oficina de Control de Drogas				X	X	X	X
Organismo de Investigación Judicial				X		X	
Policía Aeroportuaria			X	X	X	X	X

Directorio Telefónico CORIPORT Central: 2666-9600 +ext

<u>Posición</u>	<u>Ext</u>
<u>Gerente General</u>	-
<u>Asistente Administrativa</u>	<u>3301</u>
<u>Finanzas</u>	
<u>Contralora</u>	<u>3303</u>
<u>Contador</u>	<u>3317</u>
<u>Asistente Contable</u>	<u>3327</u>
<u>Cuentas por Cobrar</u>	<u>3318</u>
<u>Cuentas por Pagar</u>	<u>3325</u>
<u>Comercial</u>	
<u>Gerente Comercial y de Comunicaciones</u>	<u>3334</u>



<u>Administradora Comercial</u>	<u>3306</u>
<u>Desarrollo de Rutas</u>	<u>3328</u>
<u>Asistente Ejecutiva y de Comunicaciones</u>	<u>3332</u>
<u>Recursos Humanos</u>	
<u>Supervisora Recursos Humanos</u>	<u>3329</u>
<u>Calidad, Ambiente y Servicio</u>	
<u>Supervisor: Calidad, Ambiente y Seguridad</u>	<u>3321</u>
<u>Coordinador: Calidad, Ambiente y Seguridad</u>	<u>3316</u>
<u>Mantenimiento</u>	
<u>Gerente de Operaciones y Mantenimiento</u>	<u>3302</u>
<u>Supervisor Mantenimiento</u>	<u>3312</u>
<u>Asistente Mantenimiento</u>	<u>3314</u>
<u>líder Mantenimiento</u>	<u>3315</u>
<u>Operaciones</u>	
<u>Supervisora Operaciones</u>	<u>3311</u>
<u>líder de Operaciones</u>	<u>3305</u>
<u>Operaciones</u>	<u>3307</u>
<u>IT</u>	
<u>Supervisor de Tecnologías</u>	<u>3322</u>
<u>Especialista IT</u>	<u>3324</u>
<u>Panel de Control (Monitoreo)</u>	
<u>Recepción</u>	<u>3300</u>
<u>Sala de Conferencias</u>	
<u>Sala de conferencias</u>	<u>3304</u>

18. DIRECTORIO INTERNO AIDOQ

GUIA TELEFONICA DGAC



CONCTATO	COMPañIA	TELEFONO	CELULAR	E-MAIL
DGAC				
Hernán Juárez	Administración	2668-1197 2668-1032	83814388	hjuarez@dgac.go.cr
Carlos Briceño	Rampa	2668-0065		Cbriceno@dgac.go.cr
<u>Carlos González</u>	Operaciones Aeronáuticas	2668-1176	<u>87077054</u>	cgonzalez@dgac.go.cr
Jenaro Pérez	Torre	2668-1075	88559039	jperez@dgac.go.cr
<u>Alberto Morales Alvarez</u>	AIS	2668-1026 <u>2106-9094</u>	<u>83174882</u>	amoralesa@dgac.go.cr
Aerolíneas				
<u>Hynton Hodgson</u>	United	2668-1165	<u>70597826</u>	hynton.hodgson@united.com
Norberto Rojas	American	2668-0046 2668-0045	88281865	norberto.Rojas@aa.com
<u>Guillermo Rojas</u>	Delta	2668-1052 2668-1050	<u>70235835</u>	guillermo.rojas@delta.com
Liseth Selva	Jetblue	2668-0035 2668-0032 2668-0036	85671231	liseth.selva@jetblue.com
Diana Bonilla	Sansa	2668-1017	<u>61671362</u>	dbonilla@flysansa.com
Jesús Molina	Southwest	2668-0010 2668-0013	84127185	jesusmolinaarias@wnco.com
Yareliz Porras	Alaska	2668-0657 26680658 2668-0656	84504321	Yarelliz.Porras@alaskaair.com
<u>Air Canadá- Edelweiss</u>	<u>Dayra Flores</u>	<u>26680102</u>	<u>83686757</u>	dayra.flores@swissport.com
Cristopher Lizano	Swissport	<u>2668-1105</u>	<u>84829138</u>	christopher.lizano@swissport.com
Seguridad Privada				
Mauren Víctor	ACSI	2668-1012	89380492 73007038	acsicr@racsa.co.cr mvictor@acsisecurity.com



Elena González	K9	NA	84854746	egonzalez@k-9corporation.com
Melvin Montano	AGO	2668-0151	86546088	melvin.montano@gcggroup.com
Vuelos privados				
<u>Brandon Quesada</u>	Aero logística	2668-1038	<u>85678558</u> <u>85230874</u>	liberia@aerologicast.com
Andrea Porras/Luisa Pérez	Aero servicios	2668-1385	87022116	luisa.perez@aeroservicioscr.com
Katy García	Aerojet	2668-1161	84006153	liberia@aerojet.co.cr
Alejandro Camacho	ADS	2668-1080	87033792	mrlbjets@adsgroundhandling.com
Renán Chavarría	GA Flight Support		83750082	renan@gaflightsupport.com
<u>Luis Diego Quirós</u>	<u>GCG Group</u>	<u>2668-0129</u>	<u>86466140</u>	luis.quiros@gcggroup.com
Autoridades de gobierno.				
Carlos Alvarado	Migración	2668-1394 2668-1037	89946574	calvarado@migracion.go.cr
Capitán Otto Arrieta	Policía Aeroportuaria	2668-1119 (comunicaciones)	83356488	oarrieta@msp.go.cr
Wilson Céspedes	<u>Aduanas</u>	<u>2668-1068</u> <u>2668-1336</u> <u>2668-1335</u>	<u>87212925</u>	aduanas-anexion@hacienda.go.cr cespedessw@hacienda.go.cr
Mauricio Cruz	<u>DIS</u>	<u>2668-1180</u> <u>2668-1100</u>	<u>87219364</u>	mauricio.cruz@disna.go.cr
Kevin Paniagua	PCD	2666-4741	70100191	kpaniagua@gmail.com
Julio Pizarro	Cuarentena Vegetal MAG	2549-3634 2549-3640	<u>83481397</u>	jpizarro@sfe.go.cr
Jorge Alfaro	SENASA	2668-1475	<u>88409813</u>	jorge.alfaro.g@senasa.go.cr
Juan Carlos Matarrita	RECOPE	2550-3556	83383001	juancarlos.matarrita@recope.go.cr
Rolando Jiménez	Bomberos	2668-1279	88536259	aeroliberia@bomberos.go.cr
Alejandro Fallas	Cruz Roja	2668-0167	85374929	alejandro.fallas@cruzroja.or.cr
Luis Garro			88211821	temlgarrov@gmail.com
<u>Errol Phillips</u>	<u>Emergencias Médicas</u>	<u>2283-0911</u>	<u>72026482</u>	ephillips@emergenciasmedicas.com



19. CONSIDERACIONES GENERALES PARA UNA EMERGENCIA

Para que el Plan de Emergencia del aeropuerto sea completo y capaz de aplicarse a la práctica, debe contemplar las siguientes consideraciones

Antes de una emergencia: Estas consideraciones se relacionan con la planificación, que dispone todos los factores humanos y materiales necesarios para adoptar una respuesta ante una emergencia, esta planificación define:

- a. La autoridad y las responsabilidades para establecer, preparar, ensayar y ejecutar el Plan de Emergencias.
- b. En la planificación se deben incluir:
 - Simulaciones al menos una vez al año o cuando por alguna circunstancia especial se requieran.
 - Simulacros completos cada dos años.
- c. Las contingencias que todos los involucrados deben seguir, dado que todo accidente o incidente presentará características diferentes, es en la planificación en donde se definirán procedimientos generales.

Durante la Emergencia: En el momento que sucede la emergencia el liderazgo del Puesto de Mando, lo asumirá el Jefe de Bomberos del Aeropuerto o el Jefe de la DIS (Dependiendo del tipo de emergencia).

El CCO será coordinado por la administración del Aeropuerto lado aéreo (DGAC).

Después de la Emergencia: Al finalizar el estado de emergencia, el PM o el CCO se comunicarán con las dependencias auxiliares (hospitales, ambulancia, entre otros participantes de la emergencia), la finalización de la atención de la emergencia, de modo que puedan volver a su funcionamiento normal. Posterior a la emergencia, la Administración del Aeropuerto DGAC convocará a una reunión (API) a todas las partes involucradas, para evaluar la ejecución del plan de emergencia y determinar las acciones correctivas que deben implementarse en dicho plan.

20. TIPOS DE ALERTAS

Alerta 1: Condiciones meteorológicas desfavorables cuando:

- La visibilidad sea inferior a 5 kilómetros.
- La capa de nubes más baja sea inferior a 300 metros.
- Se considera que la maniobra de despegue o aterrizaje no puede ser observada debidamente por la torre de control.
- Si se presenta cualquier otra condición meteorológica que dificulte las maniobras de despegue o aterrizaje.



Alerta 2: Vigilancia Especial, aeronave con dificultad en la operación.

- Cuando se tenga conocimiento que una aeronave en vuelo o en tierra tiene dificultad, para su operación normal, motivada por factores técnicos o humanos.

Alerta 3: Emergencia General, posible causa de accidente.

- Cuando se conozca con certeza que una aeronave en vuelo o en tierra, tendrá dificultades, ya sean técnicas o humanas, para su operación normal y que podrían ser causa inminente de un accidente.

Alerta 4. Accidente en tierra o aire y/o explosión

- 4A: Dentro de las instalaciones aeroportuarias.
- 4B: Fuera de las instalaciones aeroportuarias. En un radio de 5 millas (8 kilómetros).

Alerta 5: Emergencias en las instalaciones fijas del aeropuerto.

- Cuando se presentan problemas tales como terremotos, incendios, explosiones accidentes laborales, entre otros, en la terminal o en las edificaciones o áreas adyacentes, fuego dentro del perímetro del aeropuerto.

Alerta 6: Actos de interferencia ilícita:

- Amenaza o concreción de atentado, secuestro o acto terrorista en aeronaves o en instalaciones del aeropuerto.
 - **Alerta 6-1. Objeto olvidado u abandonado en aeronave.**
 - Alerta 6-2. Amenaza de bomba a través de teléfono.
 - Alerta 6-3. Amenaza verbal de pasajero, aviso de bomba.
 - Alerta 6-4. Amenaza en aeronave en tierra con pasajeros.
 - Alerta 6-5. Amenaza en aeronave en tierra, sin pasajeros.
 - Alerta 6-6. Amenaza aeronave en vuelo, recibida en tierra.
 - Alerta 6-7 vehículo sospechoso en el perímetro del aeropuerto.
 - Alerta 6-8. Hallazgo, localización, utilización, introducción al aeródromo de antrax o ricina.
 - Alerta 6-9. Toma de rehenes (secuestro) a bordo de una aeronave en tierra.

Alerta 7: Materiales peligrosos

Se puede presentar bajo las siguientes situaciones:

A-Accidentes ocurridos en aeronaves y que involucren materiales peligrosos, exceptuando material con riesgo biológico o radioactivo.

B-Accidentes con materiales peligrosos (incluyendo incendio y explosión) ocurridos en instalaciones fijas y que impliquen riesgo químico.

C-Accidentes o incidentes ocurridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo biológico.



D-Accidentes o incidentes ocurridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo radioactivo.

E-Derrames de hidrocarburos en aeronaves, equipos de servicio en tierra de aeronaves o equipos del aeropuerto. (Ground handler es primer respondedor y bomberos supervisa).

Nota: Alerta por Reglamento Sanitario se manejará de acuerdo con el protocolo establecido por el Ministerio de Salud. ANEXO RSI.

21. COORDINACION DE LAS EMERGENCIAS EN LA TERMINAL DURANTE EL EVENTO -CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES (CCO)

El CCO será coordinado por la Administración del Aeropuerto DGAC o su delegado y se define como el encargado de proveer al Puesto de Mando y al personal que labora en el área del desastre, de todos los insumos que se requieren para el desarrollo de las funciones a su cargo.

UBICACIÓN DEL CCO: Estará ubicado en el Edificio Terminal, en área restringida, contiguo a la oficina de Operaciones CORIPORT;

Encargado DGAC, Liberia: Hernán Juárez Pérez

Teléfono oficina: 2668-1032 2668 1197

Teléfono móvil: 8381-4388

Fax: 2668-1010

Email: hjuarez@dgac.go.cr

Los organismos que están representados por el CCO son: **(orden alfabético)**

- a. Administrador del Aeropuerto DGAC
- b. Bomberos de Costa Rica
- c. Caja Costarricense de Seguro Social
- d. Comisión Regional de Emergencias
- e. Coriport
- f. Cruz Roja Costarricense
- g. Dirección de Inteligencia y Seguridad,
- h. Aduana La Anexión
- i. Dirección General de Aviación Civil
- j. Dirección General de Migración y Extranjería
- k. Dirección General de Tránsito
- l. Línea Aérea involucrada
- m. Ministerio de Agricultura y Ganadería



- n. Ministerio de Salud
- o. Ministerio Público
- p. Organismo de Investigación Judicial
- q. Policía de Control de Drogas
- r. Policía Aeroportuaria

Cada organismo es representado por un funcionario de alto rango que toma las decisiones necesarias para proveer a su unidad los recursos requeridos para atender la emergencia. Además, debe existir un suplente designado o un asistente. Todos sus miembros deberán portar radios portátiles con señal directa con sus respectivas organizaciones, así como un teléfono móvil.

Una vez que es confirmado, el coordinador CCO se encarga de encaminar los requerimientos e informes entre el jefe de la Operación en el lugar del accidente/incidente, y los Jefes de Área en el CCO, éstos a su vez, usan sus sistemas de comunicaciones para transmitir los requerimientos de personal, materiales e información a sus instituciones.

CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES (CCO) FUNCIONES

El Centro Coordinador de Operaciones tiene las siguientes funciones:

- a. Será coordinado por la Administración del Aeropuerto DGAC o su representante y se define como el encargado de proveer al Puesto de Mando y a todo el personal que labora en el área de desastre de todas las necesidades que estos soliciten.
- b. Integrantes del CCO deberán tener capacidad de decisión y alta jerarquía institucional.
- c. Coordinar la evaluación de los daños causados por el accidente y velar por el cumplimiento de las normas de manejo de Operaciones de Emergencias.
- d. Cada representante deberá establecer y mantener comunicación por vía telefónica o radio con sus superiores.
- e. Todos los integrantes del CCO deben portar en todo momento su equipo de trabajo radio portátil en comunicación directa con sus respectivas instituciones, teléfono móvil disponible, chaleco reflectivo, identificación de aeropuerto.
- f. Coordinar con el Puesto de Mando las acciones de ingreso de unidades de rescate, ambulancias, vehículos de transporte de cadáveres y cualquier otro vehículo necesario para la atención de la emergencia.
- g. Designar un encargado para distribuir todos los equipos y materiales de apoyo a utilizar en el CCO.
- h. Procurar el transporte adecuado de las víctimas del accidente hasta los centros hospitalarios.
- i. Brindar los suministros que se consideren indispensables en la atención de la emergencia.
- j. Brindar la información a la prensa según las estimaciones de los representantes institucionales ante el CCO por medio de un vocero designado.



FACILIDADES DEL CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES (CCO)

- a. Permite ejercer un acceso controlado a las instalaciones.
- b. Tiene capacidad aproximadamente 20 personas.
- c. Está equipada con mesa, sillas, pizarra y todas las previstas para conexiones de equipo electrónico.
- d. Se debe instalar un equipo portátil de cómputo.
- e. Cada puesto estará rotulado con el nombre de la institución de cada uno de los miembros del CCO.
- f. Esta sala cuenta con televisor con señal de cable para monitorear las transmisiones de los medios de comunicación, adicional una pantalla para monitorear CCTV.

CONTROL DE ACCESO AL CCO

IDENTIFICACION DE MIEMBROS DEL CCO

Cada miembro del CCO tendrá un gafete que lo distinga y que le permitirá el acceso al CCO y al lado aéreo. Para que se le entregue este gafete, la persona deberá de presentar una identificación oficial de la institución a la cual representa. Existen dos tipos de gafetes: uno para el miembro titular y otro para el suplente.

Los gafetes serán entregados al ingresar al CCO por un funcionario de la Administración del Aeropuerto.

Un oficial de la Policía Aeroportuaria impedirá el acceso al CCO a personas ajenas a la atención de la emergencia. Los gafetes de identificación de los miembros del CCO serán guardados en un mueble bajo llave en la Sala destinada para el CCO. La llave estará ubicada en la oficina de la Administración.

REPRESENTANTES DE MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Los representantes de los medios de comunicación no tendrán acceso al CCO, salvo que éste ente así lo disponga. Ellos serán asignados a un área dentro del aeropuerto el cual será designado por la Administración. Para el ingreso a la Sala de Prensa, los oficiales solicitarán a los miembros de Medios de Comunicación una identificación oficial emitida por el Medio al cual representan. Una vez, ahí a su debido tiempo se les brindará la información por medio del vocero designado por el CCO.

22. COORDINACION DE LAS EMERGENCIAS DURANTE EL EVENTO - PUESTO DE MANDO(PM).

Es el lugar en la zona de la emergencia o desastre donde se reúnen representantes institucionales con poder de decisión a valorar, coordinar y resolver sobre procedimientos operativos y a solicitar los requerimientos de logística necesarios para la atención de la emergencia. Dependiendo de las características de la emergencia podrán ubicarse en alguna instalación ya existente o podrá utilizar instalaciones provisionales como toldos o tiendas de campaña o podrá ser un vehículo oficial de la institución a cargo del PM.

El Puesto de Mando será coordinado por el representante de la institución que se encuentre más involucrado con la emergencia (accidente de avión el Jefe de Bomberos de



Aeropuerto, Amenaza de bomba la DIS). De esta forma se define que para cada una de las alertas la institución responsable debe ser:

- Alerta 1: Servicio de Tránsito Aéreo
- Alerta 2: Bomberos del Aeropuerto
- Alerta 3: Bomberos del Aeropuerto
- Alerta 4: Bomberos del Aeropuerto
- Alerta 5: Bomberos del Aeropuerto
- Alerta 6: Dirección de Inteligencia y Seguridad
- Alerta 7: Bomberos del Aeropuerto

Nota: Emergencia sanitaria le corresponde Ministerio de Salud.

El Puesto de Mando en primera instancia se constituirá en la unidad móvil que primero llegue al lugar de la emergencia o llegada de la autoridad competente de la emergencia acontecida. Inicialmente sería una unidad de Bomberos, o la que esté disponible.

El PM será identificado por medio de una bandera color naranja con las letras PC en color negro, esta bandera la proveerá la administración del Aeropuerto.

El vehículo del PM, estará equipado como mínimo con los siguientes accesorios, contenidos en el kit que será proporcionado por la Administración del Aeropuerto DGAC para establecerse en el lugar de la emergencia.

1. Marcadores para pizarra acrílica.
2. Plano cuadrículado del aeropuerto.
3. Plan de Emergencias del Aeropuerto
4. Altavoz.
5. Bitácora (en ésta se debe completar el registro básico de las situaciones y decisiones que se tomaron en el Puesto de Mando, al atender la situación).
6. Chalecos identificadores de autoridades.
7. Cintas para señalar áreas.
8. Copia de llaves de portones perimetrales.

El personal que forma parte del Puesto de Mando se identificará por medio de la utilización de un chaleco de alta visibilidad, con un gafete identificando la institución a la cual representa.



Estos chalecos y los gafetes estarán bajo la custodia de la Administración del Aeropuerto y serán entregados a todos los miembros por un representante de la Administración una vez que se presente al Puesto de Mando

PUESTO DE MANDO (PM): CARACTERÍSTICAS

Las principales características del PM son:

- a. Es una instalación móvil que puede desplegarse rápidamente, en sustitución se utiliza uno de los vehículos de primera respuesta. El área debe estar claramente demarcada y solamente aquellas personas autorizadas pueden ingresar.
- b. Sirve de centro de mando, de coordinación y de comunicaciones para las distintas alertas.
- c. Entra en funciones durante la alertas 2, 3, 4, 5, 6 y 7.
- d. Se ubica en un lugar adecuado respecto a las condiciones de viento y topográficas.
- e. Solo podrá ingresar un representante de las instituciones participantes.

PUESTO DE MANDO (PM) FUNCIONES PM

Las funciones del PM son:

- a. Determinar los sectores de trabajo para la emergencia y establecer el perímetro del área del incidente/accidente.
- b. Organizar la evacuación de víctimas hacia las distintas zonas.
- c. Coordinar, ejecutar y mantener el orden en las acciones de operación de ambulancias, unidades de rescate, personal médico, paramédicos, socorristas o cualquier otro personal técnico en el sitio del accidente.
- d. Organizar y dirigir las operaciones de movilización de pacientes hacia los centros hospitalarios.
- e. Coordinar las operaciones de búsqueda, rescate y evacuación y atención a las víctimas.
- f. Verificación de los recursos en la zona.
- g. Valoración operacional del aeropuerto.
- h. Coordinar con el CCO los recursos que se requieran para la atención de la emergencia.
- i. Supervisión y avance de salvamento.
- j. Llevar un control por escrito de las decisiones o acuerdos que sean tomados, por parte de los miembros que lo integran
- k. Coordinar los trabajos de remoción de aeronaves inutilizadas.
- l. Coordinar el restablecimiento de las operaciones del aeropuerto, en coordinación con la Administración.



PUESTO DE MANDO(PM) PERSONAL RESPONSABLE

Está integrado conjuntamente por un representante de las siguientes instituciones, según la alerta declarada:

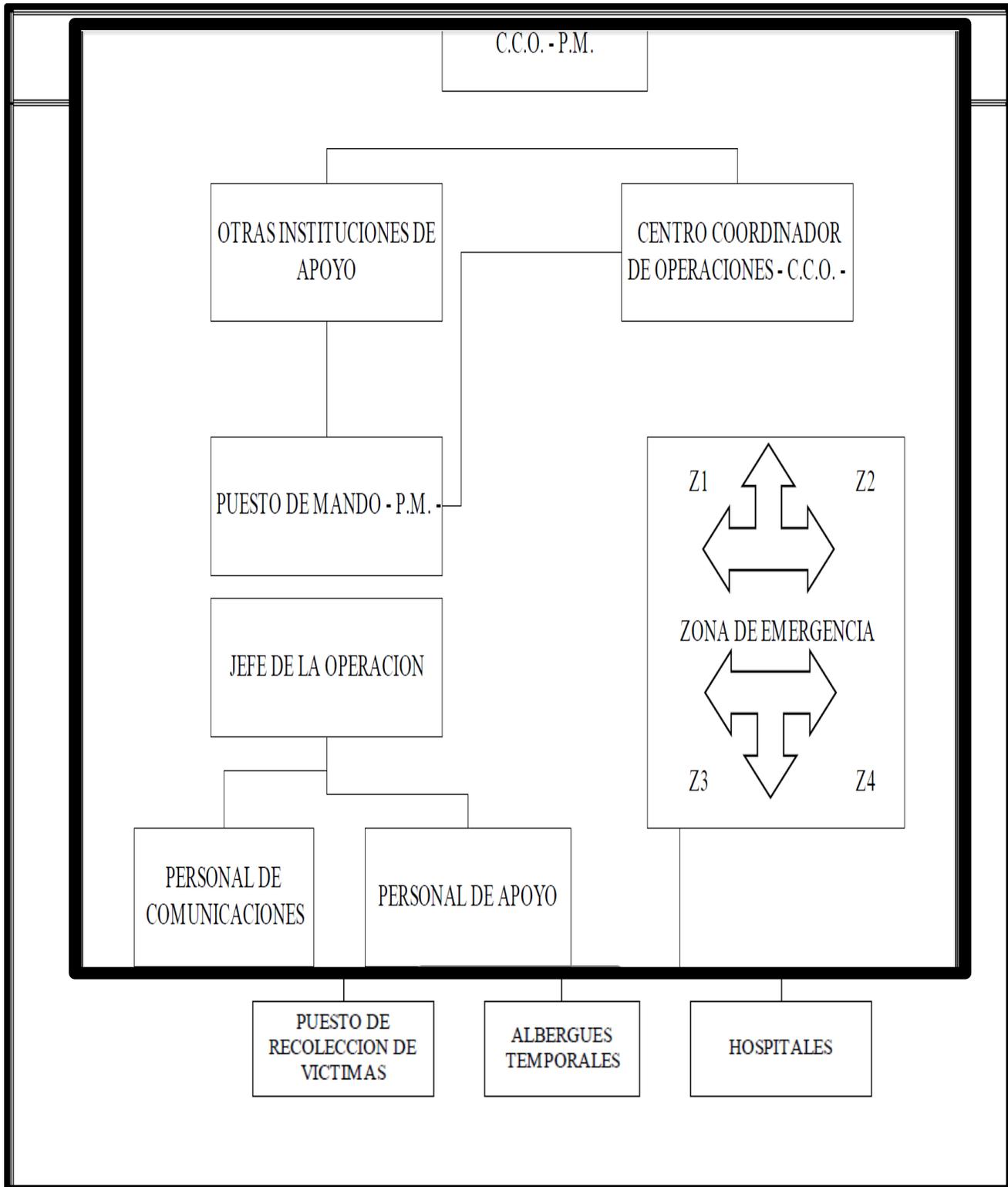
- a. Administración DGAC.
- b. Bomberos del Aeropuerto
- c. Policía Aeroportuaria.
- d. Cruz Roja.
- e. DIS (en caso que se trate de la Alerta 6).
- f. Línea aérea afectada.
- g. Servicio de Vigilancia Aérea (en caso que se requiera).
- h. MAG (en caso que se requiera).
- i. Aduanas (en caso que se requiera).
- j. Migración (en caso que se requiera).
- k. DGAC AVSEC (en caso que se requiera).
- l. DGAC ATC (en caso que se requiera).
- m. DGAC Incidentes/accidentes (en caso que se requiera).

23. RELACIÓN FUNCIONAL PM –CCO

- a. El Puesto de Mando es el encargado de atender la emergencia en el lugar.
- b. Allí se encarga de definir los requerimientos para atender la emergencia oportunamente.
- c. Toma las decisiones y asigna recursos, hasta que sea establecido el CCO (si es necesario).
- d. Una vez establecido el CCO, el PM transmite sus requerimientos a éste, quien es el encargado de coordinar y asignar los recursos externos para apoyar al PM en sus labores.

RELACIÓN FUNCIONAL

CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES DE EMERGENCIA Y EL PUESTO DE MANDO.





Aeropuerto, no obstante, si el PM o el CCO lo consideran conveniente estos lugares podrían ser también utilizados como salidas.

ÁREAS PARA LA EMERGENCIA:

El Puesto de Mando es el responsable de la asignación de las áreas para la atención de la emergencia, con excepción del área de recursos, cuya ubicación inicial ya que está previamente establecida. El resto de las zonas y áreas se establecen después de analizar el lugar de la emergencia y los recursos requeridos. Cada área será señalizada por una bandera específica.

25. AREA DE RECURSOS:

Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Coriport y otras unidades competentes:

Esta es la zona designada para que las unidades esperen a ser utilizadas para algún evento relacionado con la atención de la emergencia, como, por ejemplo: el traslado de pacientes (Cruz Roja) o para el desplazamiento de personal hacia las zonas de ingreso, salida y acordonamiento (Policía Aeroportuaria).

Esta área está designada al norte del parqueo de colaborados de la Antigua terminal.

El Área de Recursos estará señalada por un elemento visual, en forma de cuadro de color blanco, con la figura de un círculo de 90 a 110 cm de diámetro, color amarillo con una letra "E" en color negro.

Cada institución debe mantener en la zona a un coordinador, quien se mantendrá en contacto continuo con el representante del PM y será el encargado de asignar las unidades y definir el destino de cada una según las indicaciones.

El área de recursos, dependiendo de la emergencia presentada, una vez que el PM este conformado, podrá ser reubicada a la zona que se estime conveniente por quien esté al mando de la emergencia.

26. SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS (SEI)

Para las unidades de salvamento y extinción de incendios, se definieron de acuerdo con el protocolo de Bomberos.

ÁREAS DE ATENCIÓN DE VÍCTIMAS

El PM deberá establecer las siguientes áreas para la clasificación y cuidados médicos.

ZONA DE BÚSQUEDA Y RESCATE:

- En esta área se recogen los heridos y se separan de los restos de la aeronave. Es el área de mayor peligrosidad debido a que se ubica en el propio lugar de la emergencia.
- La custodia de los heridos está a cargo del personal de Salvamento y Extinción de Incendios, hasta que se presente el personal de servicios médicos. En esta zona se realiza la primera clasificación de las víctimas por medio del **TRIAGE START**. Las víctimas son trasladadas al Área de Concentración de Víctimas 1 (ACV-1)



ÁREA DE CONCENTRACIÓN DE VÍCTIMAS (ACV-1)

- Esta es el área donde el personal de Bomberos inicialmente deja las personas que evacua de la zona de búsqueda y rescate.
- Una vez ahí, personal de Cruz Roja realiza una rápida evaluación, para determinar si las personas requieren ser descontaminadas o no.
- Si requieren ser descontaminadas, pasan a la zona de descontaminación y posteriormente al área de concentración de víctimas 2 (ACV 2).
- En caso de no requerir ser descontaminadas, pasan por medio del pasillo de tránsito de una vez al área de concentración de víctimas 2 (ACV 2).
- El área será identificada por medio de una bandera en forma de cuadro de color blanco, con la figura de un círculo de color amarillo letras negras, dichas letras serán **“ACV 1, ACV 2, entre otros.**

ZONA DE DESCONTAMINACIÓN:

- Si las personas que son rescatadas están impregnadas de algún hidrocarburo o algún otro tipo de material, pasarán por un pasillo de descontaminación, donde se les descontaminará. Esta área estará siendo coordinada por el personal de Bomberos.
- Una vez que hayan sido descontaminadas, pasan de una vez al área de concentración de víctimas 2 (ACV 2).

ÁREA DE CONCENTRACIÓN DE VÍCTIMAS 2 (ACV 2)

- Inicialmente será un área única, en dónde se realizará la atención inicial y estabilización de las víctimas para ser transportadas hasta los centros médicos.
- Además, en esta área se realizará la segunda clasificación de las víctimas.
 - a. El ACV será identificado por medio de una bandera en forma de cuadro de color blanco, con la figura de un círculo dentro de color amarilla y letras negras, dichas letras serán “ACV #.
 - b. Esta área de subdividirá de acuerdo con las categorías de las lesiones sufridas por las víctimas.
 - c. Estas áreas serán identificadas por medio de banderas en forma de cuadrado de un solo color.
 - d. Dependiendo de la gravedad de las lesiones de las víctimas, se colocarán en áreas identificadas con una bandera de color: Verde, Amarilla, Roja y una de cuadros blancos y negros.
 - e. Personal de Cruz Roja se encargará de la determinación de las áreas para realizar esta división de categorías (**TRIAGE**).
 - f. Los pacientes que sean clasificados como verdes se trasladan a la zona de espera para ser transportados hacia la sala de ilesos.



- g. En cada sub-área debe realizarse un registro y control de los pacientes que salen y que son atendidos.
- h. Cada sub-área tendrá un encargado, cuya responsabilidad será coordinar las labores de atención médica y gestionar los requerimientos de recursos para la zona.

AREA DE TRANSPORTE:

Será ubicada contiguo al área de concentración de víctimas 2 (ACV-2)

ÁREA DE MORGUE:

- Se ubicará en el punto que el personal de Organismo de Investigación Judicial establezca.
- El CCO facilitará al Puesto de Mando los recursos para proteger adecuadamente la morgue.
- El encargado de esta zona debe ser un miembro del OIJ quien se encargará de la determinación de la ubicación de los cuerpos, considerando las medidas de sanidad y de seguridad adecuadas.
- Además, se debe llevar un control estricto de los cuerpos que ingresan o salen de la zona.
- En lugares donde existan restos dispersos en gran número deberá evitarse alteraciones o modificaciones hasta la llegada del médico forense o investigadores del OIJ.
- Esta disposición será de gran ayuda para el equipo de identificación y para las investigaciones de la causa del accidente.
- La remoción de los cuerpos, miembros o partes y los respectivos efectos personales, antes de la llegada del médico forense e investigadores OIJ, se llevará a cabo solamente para evitar su destrucción en casos de incendios u otras razones de causa mayor.
- En tales circunstancias, en la medida de las posibilidades el área debe ser fotografiada y antes de su traslado, a cada cuerpo se le colocará la respectiva identificación – clasificación.

27. ÁREAS PARA ATENCIÓN DE CRISIS (EN CASO DE OCURRIR UNA ALERTA 6)

- **Punto de Crisis:** Lugar específico donde se concentra la crisis.
- **Sitios de Crisis:** Definición operativa del área inmediata al punto de crisis.
- **Área de Crisis:** Asignación estratégica que determina sus dimensiones de acuerdo con la magnitud del perímetro externo de seguridad.
- **Corredores de Paso:** Rutas policialmente controladas, por las cuales se orientan los recursos hasta el Puesto de Operaciones y al sitio o punto de crisis.



- **Perímetro de seguridad:** La Policía Aeroportuaria, procede al lugar del incidente / accidente para realizar un perímetro de seguridad, alrededor de la aeronave o del lugar siniestrado. Dicho perímetro será inicialmente a 100 metros considerados desde los extremos del fuselaje o del Punto de Crisis, pero quedará a discreción del personal del PMM, si aumenta o disminuye dicho perímetro.
- **Perímetro interno:** Definición geográfica y sus fronteras, el mismo debe encerrar por completo el sitio de la crisis y sus aplicadores, según miembros del equipo táctico especializados.
- **Perímetro Externo:** Definición geográfica que establece sus dimensiones de acuerdo con las necesidades del suceso y sus fronteras. Contiene entre otros el puerto de ingreso, puerto de salida y los corredores de paso.
- **Área para pasajeros ilesos:** Salvo que el **PM**, indiquen lo contrario, los pasajeros que sean clasificados como ilesos (verdes), se coordinará con el CCO para definir el lugar de ubicación. El operador aéreo asignará personal para atender a estos pasajeros, además de realizar el levantamiento respectivo de la lista de pasajeros ilesos. El acceso a estas salas será restringido al personal que este atendiendo a los pasajeros y será regulado por el personal de seguridad del operador aéreo, con ayuda de la Policía Aeroportuaria de ser necesario. Los pasajeros serán mantenidos en esta área, para recibir atención adicional de Cruz Roja, ser entrevistado (si aplicase) y esperar las instrucciones a seguir por parte del PM.
- **Área para miembros de la tripulación:** Salvo que el PM, indiquen lo contrario, los miembros de la tripulación que sean clasificados como ilesos (verdes), el CCO define junto con el sitio para ubicarlos, el Operador aéreo asignará personal para atender a la tripulación. El acceso a estas salas será restringido al personal que esté atendiendo a la tripulación y será regulado por el personal de seguridad del operador aéreo, con ayuda de la Policía Aeroportuaria de ser necesario. Los miembros de la tripulación serán mantenidos en esta área, para recibir atención adicional de Cruz Roja, ser entrevistados (si aplicase) y esperar las instrucciones a seguir por parte del PM.
- **Áreas para atención de familiares** El Operador Aéreo será el responsable de asignar un área fuera de la Terminal Aérea para la atención de familiares de los pasajeros.

28. PROCEDIMIENTOS GENERALES EN CASO DE ALERTA

En esta sección se presentan aspectos esenciales, para la atención de cada una de las alertas.



28.1 CADENA DE NOTIFICACIÓN:

La activación del PEA se realiza mediante la ejecución de la cadena de notificación, que es la secuencia de llamadas telefónicas o por otros medios, a los distintos organismos que intervienen en los procedimientos de extinción, rescate, atención médica, prevención, represión e investigación de los eventos que desencadenan la emergencia.

Una vez recibido el aviso de activación de la alerta por parte de Bomberos, torre de control le comunica vía radio por canal 2, a la administración DGAC y SVA.

Después de las 06:00 pm al no haber personal de la Administración Lado Aéreo, el personal encargado de realizar la comunicación a la jefatura será el SOA (Supervisor de Operaciones Aeroportuarias)

La cadena de notificación es activada inmediatamente por la entidad que recibe inicialmente la información y procede según lo descrito en el protocolo de cada una de las alertas.

28.2 RESPONSABILIDAD POR INSTITUCIÓN:

Establece las acciones a seguir por las instituciones involucradas en la emergencia. Las responsabilidades de cada institución en la emergencia quedan de esta forma establecidas para que no afecten la cadena de mando. El protocolo de emergencia de cada institución debe estar actualizado.

28.3 FRECUENCIA INTERNA EXCLUSIVA PARA LA ATENCIÓN DE LAS EMERGENCIAS:

La frecuencia que se utilizará como canal de comunicación en el momento de la emergencia será la #2.

Por medio de este canal se manejarán todos los detalles referentes a la atención de la emergencia. Todas las informaciones que se emitan por medio de esta frecuencia serán calificadas como oficiales. La entidad que esté a cargo de la emergencia en el PM, será quien tenga la responsabilidad y autoridad para modular la frecuencia.

28.4 INSTITUCIONES CON RADIOS DE COMUNICACIÓN DEL AEROPUERTO:

Las instituciones que poseen radios con las frecuencias de la Administración del Aeropuerto son:

- a. ATC
- b. Bomberos
- c. MSP (Policía Aeroportuaria)
- d. Empresa de servicios médicos en el Aeropuerto.
- e. DGAC (Administración, Rampa, Mantenimiento y Operaciones aeronáuticas)



28.5 PARALIZACIÓN DE OPERACIONES EN EL ÁREA DE MOVIMIENTO:

- a. En Primera instancia, desde el momento en que Bomberos (SEI) declare las alertas 2, 3, 4A, 4B y 7; se entenderá que todas las operaciones en el área de movimiento (pista, calles de rodaje y plataformas) deberán de suspenderse hasta nuevo aviso (se detendrán todas las operaciones que se estén efectuando en el área de movimiento y en las maniobras) y que el aeropuerto está bajo la autoridad del SEI, no obstante si hay una coordinación expresa entre el ATC y SEI, para mantener las operaciones hasta que la aeronave en emergencia se encuentre iniciando la aproximación, se puede continuar operando con normalidad.
1. El aeropuerto solo estará habilitado exclusivamente para realizar la atención de la emergencia que se esté desarrollando y bajo el mando de Bomberos (esto en caso de que no se conforme el PM, pues una vez que esté conformado éste último, será quien esté a cargo de la emergencia) hasta que se modifique la situación o cancele la alerta. Al indicar “se modifique la situación”, quiere decir, que en caso de que no se crea conveniente que mantenga la paralización de operaciones, debido a que ya la emergencia está bajo control, el SEI o el PM podrán reanudar las operaciones, manteniendo la paralización del área donde se está atendiendo la emergencia). La paralización se realiza para dar todas las facilidades a los equipos de emergencia que están en la atención de la situación.
 2. La Administración del Aeropuerto se encargará de tramitar la solicitud de NOTAM, de acuerdo con el tipo de alerta que se presente.
- b. En el caso de alerta 6 la DIS determinará, si al declarar la alerta se considera conveniente que se realice la paralización de las operaciones en el lado aéreo o solo en el área afectada por la situación.

28.6 PROCEDIMIENTOS DESPUÉS DE LA EMERGENCIA:

Luego de que la emergencia ha sido controlada y las acciones de registro, traslado y el levantamiento de los cuerpos de las víctimas ha finalizado, se procede con una serie de procedimientos para asegurar el área afectada y normalizar las operaciones que se vieron afectadas dentro del aeropuerto.

Además, se procede con el análisis del incidente, capacidad de respuesta y demás aspectos que se utilizarían como base para la revisión del Plan de Emergencia, su modificación y mejoramiento.



28.7 INSPECCIÓN DEL ÁREA DE LA EMERGENCIA

Una vez controlada la emergencia, es necesario realizar una inspección del área afectada para evaluar la seguridad de dicha área y definir las necesidades antes de regresar a operación normal del Aeropuerto.

El Puesto de Mando determina el momento en que la emergencia está controlada y da el visto bueno al personal de rampa y operaciones aeronáuticas para que coordinen la inspección del lugar del accidente.

El personal comunica a ATC los resultados de la inspección para permitir, de nuevo, la operación normal del aeropuerto (esto en el caso de que la pista haya sido cerrada mediante un NOTAM).

- a. Si el campo aéreo es declarado operable – ya sea de forma parcial o total – por parte del personal de rampa y operaciones aeronáuticas el PM lo notificará a ATC, antes de levantar la alerta. Para verificar cual es el incumplimiento, que no da el 100% de operatividad del área y buscarle una solución.
- b. Si el campo aéreo se declara operable, el PM notificará a ATC la cancelación la alerta, para reanudar las operaciones en el aeropuerto.

LIMPIEZA, ALMACENAMIENTO, DISPOSICIÓN Y TRATAMIENTO DE MATERIALES PELIGROS, PRODUCTO DE INCIDENTES / ACCIDENTES

Hidrocarburos y aguas azules:

El operador aéreo, la empresa de Ground Handling que está fungiendo como operador aéreo o el ente propietario, del equipo o instalación que generó el derrame será el responsable directo de:

- a. Proveer el material y personal necesario para la contención y limpieza del área afectada.
- b. Almacenar temporalmente los desechos generados producto del derrame y de disponer de manera adecuada, dándoles un tratamiento con una empresa especializada en el tema o Ministerio de Salud.
- c. La Administración del Aeropuerto debe solicitar copia, de los documentos que garanticen que se realizó la adecuada disposición de los desechos, según se indicó en el punto “b” anterior.

28.9 REMOCIÓN DE AERONAVES DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

El objetivo de este procedimiento es despejar el área de movimiento tan pronto las Autoridades de inspección lo permitan, a fin de mantener la operatividad del aeropuerto de manera total.

• Responsables

El Operador o dueño de la aeronave es el responsable total de la remoción de la aeronave y de realizar los arreglos necesarios para obtener el equipo y personal para realizar dicha tarea.



La Administración del Aeropuerto debe velar porque el aeropuerto se mantenga en condiciones seguras y operables. Esto quiere decir que las instalaciones aeronáuticas deben mantenerse disponibles para el uso y al mismo tiempo libre de obstáculos. La Administración del Aeropuerto tiene la responsabilidad de velar porque el Operador o dueño de la aeronave realice la remoción de la aeronave.

En el caso que el operador o dueño no pueda retirar la aeronave en el tiempo que el PM estime pertinente, La Administración del Aeropuerto se encargará de retirarla siguiendo sus procedimientos internos. Los costos respectivos deberán ser cubiertos por el Operador o dueño de la aeronave. Además, la DGAC no asumirá ninguna responsabilidad por los daños que pueda sufrir la aeronave inutilizada durante el todo el proceso de remoción.

• Procedimiento

Una vez controlada la emergencia y retiradas las víctimas del área de la emergencia, el PM dispondrá un perímetro de seguridad más cercano alrededor de la aeronave y al punto de crisis, solicitando para esto la intervención de la Policía Aeroportuaria.

En cualquier caso, el personal de la Unidad de Accidentes velará porque la aeronave y/o las piezas de la misma consideradas como evidencia a usar en los diferentes tipos de investigación, no sean retiradas o alteradas, de acuerdo a lo requerido por la DGAC, el OIJ, o la DIS, coordinando las acciones de seguridad que correspondan con Policía Aeroportuaria.

La Administración del Aeropuerto deberá disponer retiro de la(s) Aeronave(s) siniestrada(s) o inutilizada(s) en coordinación con el personal designado del Operador de la aeronave, una vez que la DGAC haya liberado la misma. La DGAC realiza la liberación de la aeronave cuando considera, que todas las inspecciones que deben realizarse en el sitio hayan sido finalizadas.

A fin de cumplir con lo anterior, el PM notificará al responsable del Operador de la aeronave sobre la necesidad de retirar a la aeronave o sus restos lo antes posible, además en caso de que sea necesario, determinará la porción de pista utilizable y de las calles de rodaje basado en las normas establecidas por OACI para garantizar una operación segura de las aeronaves.

A solicitud del PM, la Administración del Aeropuerto notificará estos datos al ATC y los Servicios de Información Aeronáutica, mediante solicitud de emisión de NOTAM a fin de que los pilotos puedan evaluar su despegue o aterrizaje, evitando los obstáculos constituidos por los restos que permanezcan sobre ellas o sus inmediaciones.

Antes de proceder a la remoción de la aeronave, el Puesto de Mando debe seguir los siguientes pasos:

1. Designar un responsable de la operación de traslado y establecer brigadas de trabajo.
2. Las operaciones de traslado se deben seguir tomando en cuenta la seguridad del personal y garantizar que la aeronave no sufra daños secundarios.
3. Determinar el equipo necesario y evaluar los recursos disponibles.
4. Evaluar rutas de acceso para el equipo pesado que se requiera y la ruta por la que trasladará la aeronave inutilizada.



5. Brindar instrucciones específicas a las brigadas para garantizar que puedan llevar a cabo los trabajos que se les asigne.

El Puesto de Mando deberá tomar las siguientes consideraciones antes de proceder al traslado de la aeronave:

1. Determinar cuanto antes el estado de la aeronave, con el objetivo de definir los procedimientos para la movilización de la misma.
2. Se debe tratar de reducir la masa de la aeronave para facilitar la movilización.
3. Se debe desconectar la batería eléctrica de la aeronave y sacarla antes de examinar el estado de la misma.
4. Verificar en el manifiesto de carga la existencia de materiales peligrosos y retirarlos según sea necesario.
5. Desactivar el abastecimiento de oxígeno en botellas.
6. Ventilar las partes interiores de la aeronave antes de proceder al traslado, una vez terminadas las operaciones de salvamento y extinción de incendios.
7. Revisar la pista para eliminar la posibilidad de que hayan quedado materiales o líquidos que puedan afectar la seguridad de las operaciones, una vez que estas se reanuden.
8. En caso de ser necesario y si las circunstancias lo permiten, deben vaciarse los depósitos de combustible antes de trasladar la aeronave. Se debe dejar constancia de la cantidad extraída de cada uno de los depósitos y se deben seguir los procedimientos establecidos de prevención de incendios. Mientras se realiza esta operación debe haber al menos un vehículo de bomberos monitoreando el movimiento de combustible. La disposición del combustible es responsabilidad del Operador de la aeronave, para lo cual debe seguir las normas establecidas en el país para este fin. En caso de que el Operador no se haga cargo, La Administración del Aeropuerto Lado Aéreo hará la disposición del material y trasladará el costo al Operador de la aeronave.
9. El traslado de la aeronave no debería ocasionarle ningún daño, a menos que por su ubicación afecte la seguridad del aeropuerto y esta deba ser removida inmediatamente.
10. Se debe establecer un lugar en el aeropuerto en donde pueda ser trasladada la aeronave (área de aviación general)
11. Además de la Pista se debe inspeccionar cuidadosamente todas las áreas operacionales del aeropuerto para garantizar la operatividad de los sistemas y los pavimentos.

- **Documentación del incidente - accidente**

Una vez que haya finalizado la situación, cada una de las instituciones o entidades que tuvo participación en la atención de la emergencia, deberá de completar el respectivo reporte y hacerlo llegar a la Administración del Aeropuerto (Formulario SCI-201). En el caso del Puesto de Mando, se utilizará la bitácora que se encuentra en el "Kit básico con implementos para el PM.



Análisis Post - Incidente / Accidente (API)

El análisis post – incidente / accidente tiene como objetivo evaluar y determinar la efectividad del plan de emergencia y su divulgación y aplicación por parte de todas las instituciones involucradas. A partir de este análisis se determinan aspectos para mejorar en el PEA.

- **Responsables**

El API es coordinado por la Administración del Aeropuerto Lado Aéreo, se debe realizar dentro de los primeros 15 días a partir del día del incidente / accidente.

- **Procedimiento**

Una semana después del fin de la emergencia, La Administración competente del Aeropuerto enviará la convocatoria para la reunión API. Para tal reunión, el representante de cada institución que tuvo participación en la atención de la emergencia debe presentar un reporte por escrito, donde narre los pormenores derivados de la atención de la emergencia.

Este reporte debe ser enviado 24 horas después de que haya ocurrido el incidente a la Administración del Aeropuerto. En caso de que por motivos especiales la reunión se realice antes de lo previsto, los reportes deben ser enviados antes de que se realice la reunión.

En la reunión se analiza la información recopilada de estos reportes para obtener resultados sobre el tiempo de respuesta de las instituciones y la duración de los procedimientos y protocolos internos, asimismo, su interacción con otras instituciones.

A partir del API, se elabora un informe con los resultados de la evaluación del incidente / accidente que es distribuido entre los participantes. Los representantes de cada institución deben preparar un plan de acciones correctivas para los puntos en los que se detectó debilidad en su institución y presentarlo ante la Administración del Aeropuerto para su respectiva revisión e implementación

La Administración del Aeropuerto determina si realiza la revisión por si solo o convoca a los involucrados en la emergencia, para revisarlo conjuntamente. A partir de la aprobación de las acciones correctivas, la Administración del Aeropuerto procede con la revisión y corrección del PEA.

- **Revisión del Plan de Emergencias**

Los resultados de los análisis post – incidentes deben ser revisados por la Administración competente del Aeropuerto para realizar las correspondientes correcciones y mejoras al Plan de Emergencias.

La Administración del Aeropuerto Lado Aéreo será responsable por la revisión y modificación del PEA, Las correcciones se realizarán a través de Enmiendas y revisiones que serán registradas en la versión original del Plan.

En lo relacionado con el lado terrestre el Plan de Emergencias de Coriport debe ser anexado a este plan general y serán los responsables de modificar dicho contenido si son afectadas sus áreas concesionadas. Las correcciones se realizarán a través de Enmiendas y revisiones que serán registradas en la versión original del Plan.



Las revisiones al Plan de Emergencias se realizarán luego del análisis y evaluación de los incidentes o accidentes reales y de los simulacros programados, en caso de que sea necesario.

- **Sistema de Capacitación y Simulacros**

A fin de que el PEA pueda cumplir sus objetivos, es necesario que el accionar de cada individuo participante, en la emergencia real, se encuadre dentro de una adecuada coordinación.

Del mismo modo, es imprescindible contar con un instrumento que permita la identificación de aquellos elementos referentes a personal, material y procedimientos susceptibles de ser mejorados. Para conseguir esto, es necesario que el personal y todo el sistema sean sometidos a un Programa de Capacitación destinado a que cada institución cumpla los siguientes objetivos:

- a. Demuestre conocer cuáles son sus funciones específicas en el ámbito del PEA.
- b. Demuestre conocer las técnicas más adecuadas para ejecutar estas funciones.
- c. Ejercite estas funciones para perfeccionarlas con la práctica.
- d. Demuestre conocer cómo sus funciones se ajustan al mecanismo integral del PEA.

- **Personal Responsable**

La Administración competente del Aeropuerto, es el responsable de establecer y dar seguimiento a las necesidades integrales de capacitación descritos en este Plan o sobre los que determine dicha Administración, así como de actualizarlos de acuerdo con las últimas directrices locales e internacionales. Además de velar que estos programas y procedimientos sean distribuidos y aplicados.

Las diferentes instituciones participantes en el PEA, a través de sus representantes titulares o suplentes, tienen la responsabilidad de programar y ejecutar las capacitaciones y prácticas de los procedimientos específicos inherentes a las actividades que el personal de su institución cumple dentro del sistema.

La adaptación dentro de los manuales de operaciones de cada Institución participante, de los programas y modalidades de entrenamiento que figuran en este PEA, es también responsabilidad de cada una de ellas, a través de su representante titular o suplente.

- **Tipos de Capacitación**

El PEA distingue los siguientes dos tipos de Capacitación:

Capacitación Inicial

Es el proceso de enseñanza – aprendizaje de conocimientos, procedimientos y habilidades nuevas. Los contenidos específicos que correspondan a los procedimientos que debe realizar el personal de cada Institución que forma parte del PEA, deben ser absorbidos y asumidos por este personal a través de procesos enseñanza – aprendizaje programados y llevados a cabo por cada institución.



El personal nuevo que se integre a las diferentes entidades e instituciones que intervienen en el PEA, deben ser sometidos a esta capacitación inicial, La capacitación deberá llevarse a cabo en instalaciones de cada institución.

Actualización

Es el proceso de enseñanza – aprendizaje de conocimientos, procedimientos y habilidades que complementan a aquellos que ya han sido procesados previamente por los interesados. Estos contenidos son por lo general, modificaciones y mejoras que ayudan a obtener mejores resultados en cuanto a rapidez, economía o eficiencia de procedimientos ya conocidos.

i. Entrenamiento recurrente o Práctica

Es el proceso de enseñanza – aprendizaje que apunta al dominio de un procedimiento y consiguiente retroalimentación e identificación de sus fallas, mediante la repetición continua y regular del mismo, por parte del practicante.

ii. Metodología

La capacitación inicial y actualización de los contenidos generales del PEA, serán desarrolladas por la Administración del Aeropuerto o durante las sesiones periódicas del Comité de Seguridad del AIDOQ que se llevan a cabo. Los que, inicialmente, recibirán estas capacitaciones son los miembros del CCO o representantes de las Instituciones participantes en el PEA (Titulares y/o suplentes). Ellos a su vez, tienen la responsabilidad de pasar estas capacitaciones al personal bajo su mando en sus respectivas entidades, en un plazo no mayor al mes calendario de haberse recibido la capacitación. Será responsabilidad de los titulares enviar el control de capacitación correspondiente a la Administración competente.

Los entrenamientos recurrentes o prácticas no son otra cosa que los ejercicios o simulacros de emergencia.

iii. Simulacros de Emergencias

Los objetivos de los simulacros de emergencia en el aeropuerto son:

- a. Garantizar que todo el personal involucrado esté familiarizado con sus funciones en el PEA.
- b. Demostrar que el personal es capaz de realizar sus funciones específicas con eficiencia, rapidez y perfecta sincronía con los demás.
- c. Identificar las fallas y elementos de todo el sistema (capacitación, procedimientos, comunicaciones, transportes, personal, logística y equipos) que sean susceptibles o exijan ser mejorados a corto o mediano plazo.

Los simulacros se clasifican en:

1. **Simulación.** Son emergencias planteadas al o las autoridades responsables de atender una emergencia, a modo de problemas para resolver en sesiones de teoría. Su objetivo es el de ejercitar la toma de decisiones, acciones de comando y coordinación superior a nivel del CCO, en las acciones de emergencia.



Para estas simulaciones, se requiere de una sala de reunión, un mapa del aeropuerto a escala grande y un representante de rango superior de cada dependencia participante. Se selecciona en el mapa un lugar posible de accidente y se describen cada una de las medidas que cada participante tomaría ante la situación. Este tipo de ejercicio debe llevarse a cabo cada año.

2. **Simulacros limitados o parciales.** Estos ejercicios son llevados a cabo por una sola institución y se simula solo uno de los eventos de un procedimiento completo (los eventos son: extinción de fuego, extracción y rescate de víctimas, evacuación total o parcial de instalaciones, auxilio médico). Se utilizan para capacitar a personal nuevo, evaluar equipo o técnicas nuevas y determinar requerimientos de recursos y deben realizarse por lo menos una vez al año.
3. **Simulacros totales o a escala real o completa:** Son ejercicios donde se simula un accidente a gran escala dentro del aeropuerto. El ejercicio comprende el ensayo, y verificación de todos los procedimientos que están previstos en este PEA para cubrir todos los eventos previstos en caso de accidente real. Después de los simulacros, se deben hacer reuniones para analizar, identificar y evaluar las notas y datos obtenidos en el ejercicio. Estos ejercicios se deben realizar una vez cada dos años.

29. PLANIFICACIÓN DE SIMULACROS A ESCALA REAL

El primer paso en la planificación del simulacro general de emergencia es el de contar con el apoyo de todas las autoridades interesadas del Aeropuerto. Cada jefe de dependencia debe estar bien familiarizado con el Plan de Emergencia del Aeropuerto y formular un plan para su Departamento en concordancia con el Plan General.

Los representantes de las dependencias se reunirán periódicamente para adquirir un buen conocimiento de sus responsabilidades y necesidades respectivas.

Para el simulacro general de emergencia, dependiendo de la alerta, se empleará una aeronave, para agregar realismo al ejercicio y familiarizar a los participantes con el problema de rescatar las víctimas de la aeronave.

El simulacro de emergencia se efectuará en lugares en que se logre condiciones reales máximas, mientras aseguren una perturbación mínima de las operaciones del Aeropuerto.

• DEFINICIÓN DEL EJERCICIO

La Administración competente del Aeropuerto convocará a una reunión extraordinaria del Comité de Seguridad, por lo menos cuatro meses antes del simulacro. En esa ocasión se deberá:

- a. Delinear claramente los objetivos y alcance del ejercicio.
- b. Formular el escenario y características de los eventos y acciones a simular.
- c. Organizar subcomités de preparación y asignarles tareas.
- d. Definir los deberes de todas las dependencias y el personal.
- e. Definir costos generales y específicos.
- f. Definir evaluadores, objetivos y alcance de la evaluación.



En la etapa de planificación es importante definir, además, los siguientes puntos:

1. Lista de voluntarios para pasajeros
2. Lista de medios de comunicación que serán invitados
3. Lista de representantes de entidades del aeropuerto a ser invitados

La complejidad de los escenarios aumentará conforme se obtengan resultados aceptables en las evaluaciones de ejercicios convencionales precedentes. La Administración competente del Aeropuerto, junto con las entidades participantes, debe preparar un documento de planificación del Simulacro.

- Ejecución de simulacros a escala real

a. Condiciones iniciales

Se elegirá un día y horas de menor tráfico a fin de no perjudicar las operaciones reales del aeropuerto. Dependiendo de la planificación se emitirá un NOTAM para informar a los operadores.

Se notificará a la comunidad aeroportuaria, acerca de este simulacro mediante una Nota Informativa, la cual será emitida por la Administración competente del Aeropuerto. Los voluntarios que servirán de pacientes deben presentarse con tres horas de anticipación para recibir las instrucciones básicas sobre su accionar en el simulacro.

La Administración del Aeropuerto tiene la responsabilidad de emitir los permisos de ingreso para aquellas personas que no tienen labor normal en el aeropuerto pero que participarán en el simulacro.

b. Durante la ejecución

Las instituciones que participan del PEA aplicarán los procedimientos contenidos en el mismo.

Si se verifica algún incidente o accidente real durante la ejecución del ejercicio, corresponde al CCO decidir si se continúa con el mismo, se efectúa una pausa o si se cancela.

c. Después del ejercicio

Cuando el ejercicio ha concluido, la Administración de Aeropuerto dispondrá el desmantelamiento inmediato de toda la infraestructura montada para la simulación y tomará las medidas pertinentes para permitir cuanto antes la operación normal del Aeropuerto. Tan pronto como sea posible, y dependiendo del tipo de simulacro, Rampa, Operaciones Aeronáuticas en coordinación con ATC realizarán una inspección extraordinaria de área de movimiento y de perímetro.



El equipo de evaluadores entregará el resultado de su evaluación, en la reunión que se efectúa el mismo día del ejercicio. Se realizará un análisis conjunto de los resultados a fin de que el Comité de Seguridad, pueda adoptar las recomendaciones emitidas. La DGAC enviará un informe del ejercicio y sus resultados a todos los miembros del Comité de Seguridad y dará un plazo para emitir un plan de acción (este plazo no será mayor a 30 días hábiles).

d. Procedimiento de evaluación

El proceso de evaluación dentro de los simulacros del PEA es considerado como instrumento de medida del sistema. Este proceso debe ser coordinado por la DGAC y realizado por personas que no intervengan directamente en la ejecución del PEA, pero que estén familiarizados con el mismo y con las operaciones aeroportuarias en general.

Entre los procedimientos de preparación del ejercicio, la DGAC se encargará de invitar a las personas que realizarán las funciones de evaluador. Las personas invitadas deben comprender, pero no limitarse a un representante de:

1. CETAC
2. Dirección General
3. Órgano Fiscalizador
4. Administración Aeropuerto Tobías Bolaños de Pavas
5. Administración Aeropuerto de Limón
6. Administración Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
7. Coriport

La evaluación del ejercicio se realizará tomando como base los lineamientos de OACI y se utilizarán los formatos adjuntos.

30. ANEXOS

- Directorio telefónico
- Plano cuadriculado del aeropuerto
- Formato de guía evaluación de simulacros y atención de emergencias
- Lista de empresas con equipo especial, a contactar en caso de emergencia
- Carta de acuerdo: "Uso de frecuencia de comunicaciones durante la atención de una alerta en el AIDOQ"
- Plan de Emergencias de RECOPE
- Plan de Emergencias de Coriport
- Plan de Contingencia de Reglamento Sanitario Internacional.
- Sistema de Comando de Incidentes
- Procedimiento Aeronaves inutilizadas. (MOA)
- Anexos de CATEA



Revisado por:

Documento Electrónico
Generado por el sistema
ECOFIRMA-DGAC.
Firmado Digitalmente por:
Alejandro Garduño Fonseca.
Firma validada por el BCCR

Aprobado por:

Documento Electrónico
Generado por el sistema
ECOFIRMA-DGAC.
Firmado Digitalmente por:
Luis Eduardo Miranda Muñoz
Firma validada por el BCCR

Documento Electrónico
Generado por el sistema
ECOFIRMA-DGAC.
Firmado Digitalmente por:
Vilma López Víquez.
Firma validada por el BCCR

**REPRESENTANTE DE
DE LA DIRECCIÓN(SAGEC)**

DIRECCIÓN GENERAL

UNIDAD PLANIFICACIÓN