

## Matriz de Requisitos Legales

### I. Seguridad y Salud en el Trabajo (Planes de Emergencia)

Nº	Jerarquía	Documento	Título	Capítulo	Artículo	Numeral / Literal	Descripción	Cumplimiento
1	Constitución	Constitución de la República del Ecuador	6	6	326	5	Toda persona tendrá derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado y propicio, que garantice su salud, integridad, seguridad, higiene y bienestar.	Todo el Documento
2	Constitución	Constitución de la República del Ecuador	7	1	389	5	El Estado protegerá a las personas, sus colectividades y la naturaleza frente a los efectos negativos de los desastres de origen natural o antrópico mediante la prevención ante el riesgo, la mitigación de desastres, la recuperación y mejoramiento de las condiciones sociales, económicas y ambientales, con el objetivo de minimizar la condición de vulnerabilidad. El sistema nacional descentralizado de gestión de riesgo está compuesto por las unidades de gestión de riesgo de todas las instituciones públicas y privadas en los ámbitos local, regional y nacional. El Estado ejercerá la rectoría a través del organismo técnico establecido en la ley. [...] 5. Articular las instituciones para que coordinen acciones a fin de prevenir y mitigar los riesgos, así como para enfrentarlos, recuperar y mejorar las condiciones anteriores a la ocurrencia de una emergencia o desastre.	Todo el Documento
3	Constitución	Constitución de la República del Ecuador	7	2	397	5	Establecer un sistema nacional de prevención, gestión de riesgos y desastres naturales, basado en los principios de inmediatez, eficiencia, precaución, responsabilidad y solidaridad.	Todo el Documento
4	Tratados y Convenios Internacionales	Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo: Decisión 584	---	2	4	a	Proponer y apoyar una coordinación interinstitucional que permita una planificación adecuada y la racionalización de los recursos; así como de la identificación de riesgos a la salud ocupacional en cada sector económico	Todo el Documento
5	Tratados y Convenios Internacionales	Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo: Decisión 584	---	3	11	e	En todo lugar de trabajo se deberán tomar medidas tendientes a disminuir los riesgos laborales. Estas medidas deberán basarse, para el logro de este objetivo, en directrices sobre sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo y su entorno como responsabilidad social y empresarial. Para tal fin, las empresas elaborarán planes integrales de prevención de riesgos que comprenderán al menos las siguientes acciones: e) Diseñar una estrategia para la elaboración y puesta en marcha de medidas de prevención, incluidas las relacionadas con los métodos de trabajo y de producción, que garanticen un mayor nivel de protección de la seguridad y salud de los trabajadores;	Todo el Documento
6	Tratados y Convenios Internacionales	Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo: Decisión 584	---	3	16	---	Los empleadores, según la naturaleza de sus actividades y el tamaño de la empresa, de manera individual o colectiva, deberán instalar y aplicar sistemas de respuesta a emergencias derivadas de incendios, accidentes mayores, desastres naturales u otras contingencias de fuerza mayor.	Todo el Documento
7	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento del Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo: Resolución 957	---	---	2	---	Siempre que dos o más empresas o cooperativas desarrollen simultáneamente actividades en un mismo lugar de trabajo, los empleadores serán solidariamente responsables por la aplicación de las medidas de prevención y protección frente a los riesgos del trabajo. Dichas medidas serán equitativa y complementariamente asignadas y coordinadas entre las empresas, de acuerdo a los factores de riesgo a que se encuentren expuestos los trabajadores y las trabajadoras. Igual procedimiento se seguirá con contratistas, subcontratistas, enganchadores y demás modalidades de intermediación laboral existentes en los Países Miembros.	Adjunto 6
8	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento del Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo: Resolución 957	---	---	18	---	Los empleadores, las empresas, los contratistas, subcontratistas, enganchadores y demás modalidades de intermediación laboral existentes en los Países Miembros, serán solidariamente responsables, frente a los trabajadores, de acuerdo a los parámetros que establezca la legislación nacional de cada País Miembro respecto a las obligaciones y responsabilidades que se señalan en el presente Reglamento.	Capítulo 3
9	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	19	a	Cada Estado Parte, sin perjuicio de las demás obligaciones previstas en el presente Reglamento, se asegurará de que se desarrollen las capacidades señaladas en el anexo 1 para los puntos de entrada designados, dentro de los plazos previstos en el párrafo 1 del artículo 5 y el párrafo 1 del artículo 13;	Capítulo 3
10	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	19	c	c) facilitará a la OMS, en la medida de lo posible, cuando se lo solicite en respuesta a un posible riesgo específico para la salud pública, datos pertinentes sobre las fuentes de infección o contaminación en sus puntos de entrada, incluidos vectores y reservorios, que puedan dar lugar a la propagación internacional de enfermedades.	Capítulo 3
11	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	20	1	1. Los Estados Partes designarán los aeropuertos y puertos en que se crearán las capacidades previstas en el anexo 1.	Capítulo 3
12	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	20	2	2. Los Estados Partes se asegurarán de que los certificados de exención del control de sanidad a bordo de los certificados de control de sanidad a bordo se expalan de conformidad con las prescripciones del artículo 29 y el modelo que figura en el anexo 3.	Capítulo 3
13	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.a	Las autoridades competentes: a) se encargarán de vigilar los equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos que salgan y lleguen de zonas afectadas, para que se mantengan en condiciones que impidan la presencia de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios	Capítulo 3
14	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.b	se asegurarán, en la medida de lo posible, de que las instalaciones utilizadas por los viajeros en los puntos de entrada se mantienen en buenas condiciones higiénicas y exentas de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios;	Capítulo 3
15	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.c	se encargarán de supervisar toda desratización, desinfección, desinsectación o descontaminación de equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos, así como las medidas sanitarias aplicadas a las personas, según proceda de conformidad con el presente Reglamento;	Capítulo 3
16	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.d	notificarán a los operadores de medios de transporte, con la mayor antelación posible, su intención de someter un medio de transporte a medidas de control y, cuando sea posible, les informarán por escrito sobre los métodos que se utilizarán;	Capítulo 3
17	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.e	se encargarán de supervisar la eliminación y la evacuación higiénica del agua o los alimentos contaminados, las deyecciones humanas o animales, las aguas residuales y cualquier otra materia contaminada de un medio de transporte;	Capítulo 3
18	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.g	se encargarán de supervisar a los prestadores de servicios para los viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos en los puntos de entrada, incluso practicando inspecciones y exámenes médicos según proceda;	Capítulo 3
19	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.h	habrán previsto medidas de contingencia para afrontar eventos de salud pública inesperados	Capítulo 3
20	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	1.i	se comunicarán con el Centro Nacional de Enlace para el Reglamento Sanitario Internacional acerca de las medidas de salud pública pertinentes adoptadas de conformidad con el presente Reglamento.	Capítulo 3
21	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	2	Las medidas sanitarias recomendadas por la OMS respecto de los viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos procedentes de una zona afectada podrán volver a aplicarse si se dispone de indicios verificables y/o pruebas de que las medidas aplicadas a la salida de la zona afectada no han surtido efecto.	Capítulo 3
22	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	4	---	22	3	Los procedimientos sanitarios de desinsectación, desratización, desinfección, descontaminación y de otro tipo se aplicarán evitando que causen lesiones y, en la medida de lo posible, molestias a las personas, o especímenes en el entorno de modo que afecten a la salud pública o dañen equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías o paquetes postales.	Capítulo 3
23	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	1	23	1	Sin perjuicio de los acuerdos internacionales aplicables y de lo dispuesto en los artículos pertinentes del presente Reglamento, un Estado Parte podrá exigir, con fines de salud pública, a la llegada o la salida: a) a los viajeros: i) información sobre su destino para poder tomar contacto con ellos; ii) información sobre su itinerario, para averiguar si han estado en una zona afectada o sus proximidades, o sobre otros posibles contactos con una infección o contaminación antes de la llegada, así como el examen de los documentos sanitarios de los viajeros que prescriba el presente Reglamento; y/o iii) un examen médico no invasivo lo menos intrusivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública; b) la inspección de equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, paquetes postales y restos humanos.	Capítulo 3
24	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	1	23	2	Sobre la base de las pruebas obtenidas mediante las medidas previstas en el párrafo 1 del presente artículo, o por otros medios, sobre la existencia de un riesgo para la salud pública, los Estados Partes podrán aplicar medidas adicionales de salud de conformidad con el presente Reglamento, en particular en relación con viajeros sospechosos o afectados, según el caso, el examen médico lo menos intrusivo e invasivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública consistente en prevenir la propagación internacional de enfermedades.	Capítulo 3
25	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	1	23	3	No se realizará ningún examen médico ni se procederá a ninguna vacunación ni se adoptará ninguna medida profiláctica ni sanitaria en virtud del presente Reglamento sin el consentimiento informado previo y explícito del viajero o de sus padres o tutores, con la salvedad de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 31, y de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado Parte.	Capítulo 3
26	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	1	23	4	Los viajeros que deban ser vacunados o recibir medidas profilácticas en virtud del presente Reglamento, o sus padres o tutores, serán informados de los posibles riesgos relacionados con la vacunación o la no vacunación y con la aplicación o no aplicación de medidas profilácticas de conformidad con la legislación y las obligaciones internacionales del Estado Parte. Los Estados Partes informarán al personal médico de estos requisitos de conformidad con su respectiva legislación.	Capítulo 3
27	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	1	23	5	Sólo se llevarán a cabo exámenes médicos o se someterá a los viajeros a protocolos médicos, vacunas u otras medidas profilácticas que entrañen un riesgo de transmisión de enfermedades si ello se hace de conformidad con normas de seguridad reconocidas nacionalmente o internacionalmente para reducir al mínimo ese riesgo.	Capítulo 3
28	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	24	1	Los Estados Partes adoptarán todas las medidas practicable que sean compatibles con el presente Reglamento para asegurarse de que los operadores de medios de transporte: a) cumplen las medidas sanitarias recomendadas por la OMS y adoptadas por ellos; b) informan a los viajeros de las medidas sanitarias recomendadas por la OMS y adoptadas por los Estados Partes para su aplicación a bordo; y c) mantienen permanentemente los medios de transporte a su cargo libres de fuentes de infección o contaminación, incluidos vectores y reservorios. Se podrá exigir la aplicación de medidas de control de las fuentes de infección o contaminación si se descubren pruebas de su presencia.	Capítulo 3
29	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	24	2	En el anexo 4 figuran las disposiciones particulares relativas a los medios de transporte y los operadores de medios de transporte a que se refiere el presente artículo. En el anexo 5 figuran las medidas concretas aplicables a los medios de transporte y a los operadores de medios de transporte con respecto a las enfermedades transmitidas por vectores.	Capítulo 3

30	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	27	1	<p>Cuando a bordo de un medio de transporte se hallen signos o síntomas clínicos e información basada en hechos o pruebas de un riesgo para la salud pública, incluidas fuentes de infección o contaminación, la autoridad competente considerará que el medio de transporte está afectado y podrá:</p> <p>a) desinfectar, descontaminar, desinsectar o desratizar el medio de transporte, según proceda, o hacer que estas medidas sean aplicadas bajo su supervisión; y</p> <p>b) decidir en cada caso la técnica que se empleará para garantizar un nivel adecuado de control del riesgo para la salud pública según lo previsto en el presente Reglamento. Cuando existan métodos o materiales adecuados por la OMS para estos procedimientos, serán éstos los que se utilicen, a menos que la autoridad competente determine que otros métodos son igualmente seguros y fiables.</p> <p>De ser necesario, la autoridad competente podrá adoptar medidas sanitarias adicionales, incluso el aislamiento de los medios de transporte, para impedir la propagación de la enfermedad. Dichas medidas adicionales se notificarán al Centro Nacional de Enlace para el RSI.</p>	Capítulo 3
31	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	28	1	<p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o de lo previsto en los acuerdos internacionales aplicables, no se podrá negar a una embarcación o una aeronave el acceso a un punto de entrada por motivos de salud pública. Ello no obstante, si el punto de entrada no dispone de medios para la aplicación de las medidas sanitarias contempladas en el presente Reglamento, se podrá ordenar a la embarcación o la aeronave que prosiga el viaje, por su cuenta y riesgo, hasta el punto de entrada apropiado más cercano que convenga para el caso, salvo que la embarcación o la aeronave tengan un problema operativo que haga inseguro ese desvío.</p>	Capítulo 3
32	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	28	2	<p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o de lo previsto en los acuerdos internacionales aplicables, los Estados Partes no denegarán la libre plática a las embarcaciones o aeronaves por razones de salud pública; en particular, no denegarán el embarque o desembarque, la carga o descarga de mercancías o cargas, ni el abastecimiento de combustible, agua, víveres y suministros. Los Estados Partes podrán suspender el otorgamiento de la libre plática a una inspección y, si se descubre a bordo una fuente de infección o contaminación, a la aplicación de las medidas necesarias de desinfección, descontaminación, desinsectación o desratización, o de otras medidas necesarias para prevenir la propagación de la infección o contaminación.</p>	Capítulo 3
33	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	28	4	<p>Los capitanes de embarcaciones y los pilotos de aeronaves, o sus representantes, pondrán en conocimiento de las autoridades de los puertos y aeropuertos de destino, con la mayor antelación posible a la llegada, todo caso de enfermedad con signos de naturaleza infecciosa o prueba de riesgo para la salud pública a bordo tan pronto como el capitán o piloto tengan conocimiento de dicha enfermedad o riesgo. Esta información será transmitida de inmediato a la autoridad competente del puerto o aeropuerto. En caso de urgencia, el capitán o piloto comunicará la información directamente a la autoridad competente del puerto o aeropuerto.</p>	Capítulo 3
34	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	28	5	<p>En caso de que una aeronave o embarcación sospechosa o afectada aterrice o atraque, por motivos ajenos a la voluntad del piloto de la aeronave o el capitán de la embarcación, en otro lugar que no sea el aeropuerto o el puerto en que debía hacerlo, se seguirá el procedimiento siguiente:</p> <p>a) el piloto de la aeronave o el capitán de la embarcación, o cualquier otra persona al mando de la misma, procurará por todos los medios comunicarse sin tardanza con la autoridad competente más próxima;</p> <p>b) la autoridad competente, tan pronto como haya recibido aviso del aterrizaje, podrá aplicar las medidas sanitarias recomendadas por la OMS u otras medidas sanitarias contempladas en el presente Reglamento;</p> <p>c) salvo que sea necesario por motivos urgentes o a efectos de comunicación con la autoridad competente, ningún pasajero a bordo de la aeronave o de la embarcación podrá alejarse del lugar de aterrizaje o de atraque, ni se retirará de ese lugar carga alguna, a menos que la autoridad competente lo autorice; y</p> <p>d) una vez cumplidas todas las medidas exigidas por la autoridad competente, la aeronave o la embarcación podrá, por lo que atañe a las medidas sanitarias, dirigirse al aeropuerto o al puerto en el que hubiera debido aterrizar o atracar, o, si por razones técnicas no puede hacerlo, a otro aeropuerto o puerto que convenga para el caso.</p>	Capítulo 3
35	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	2	28	6	<p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, los capitanes de embarcaciones y los pilotos de aeronaves podrán adoptar las medidas de urgencia que sean necesarias para la salud y la seguridad de los viajeros a bordo. Tan pronto como sea posible, informarán a la autoridad competente de las medidas que hayan adoptado de conformidad con el presente párrafo.</p>	Capítulo 3
36	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	3	30	---	<p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 43 o salvo que lo autoricen los acuerdos internacionales aplicables, los viajeros sospechosos que a la llegada sean sometidos a observación de salud pública podrán continuar su viaje internacional si no suponen un riesgo inminente para la salud pública y si el Estado Parte informa a la autoridad competente en el punto de entrada en destino, de conocerse este último, de su prevista llegada. A su llegada, el viajero deberá informar a esa autoridad.</p>	Capítulo 3
37	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	3	31	1	<p>No se exigirá un examen médico invasivo, la vacunación ni otras medidas profilácticas como condición para la entrada de viajeros en el territorio de un Estado Parte; no obstante, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 32, 42 y 45, el presente Reglamento no impide que los Estados Partes exijan un examen médico, la vacunación u otras medidas profilácticas, o certificado de vacunación o prueba de la aplicación de otras medidas profilácticas, en los casos siguientes:</p> <p>a) cuando sea necesario para determinar si existe un riesgo para la salud pública;</p> <p>b) como condición para la entrada de viajeros que pretenden solicitar una residencia temporal o permanente;</p> <p>c) como condición para la entrada de viajeros de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 o en los anexos 6 y 7; o</p> <p>d) cuando se efectúen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23.</p>	Capítulo 3
38	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	5	3	31	2	<p>Si un viajero al que un Estado Parte puede exigir un examen médico, la vacunación u otras medidas profilácticas de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo no da su consentimiento para tales medidas o se niega a facilitar la información o los documentos a que hace referencia el párrafo 1(a) del artículo 23, el Estado Parte de que se trate podrá denegar, de conformidad con los artículos 32, 42 y 45, la entrada de ese viajero. Si hay pruebas de un riesgo inminente para la salud pública, el Estado Parte, de conformidad con su legislación nacional y en la medida necesaria para controlar ese riesgo, podrá obligar al viajero, con arreglo al párrafo 3 del artículo 23, a someterse a lo siguiente:</p> <p>a) el examen médico lo menos invasivo e intrusivo posible que permita lograr el objetivo de salud pública;</p> <p>b) la vacunación u otra medida profiláctica; o bien</p> <p>c) otras medidas sanitarias reconocidas que impidan o controlen la propagación de la enfermedad, con inclusión del aislamiento, la cuarentena o el sometimiento del viajero a observación de salud pública.</p>	Capítulo 3
39	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	43	1	<p>El presente Reglamento no impedirá que, en respuesta a riesgos específicos para la salud pública o emergencias de salud pública de importancia internacional, los Estados Partes apliquen medidas sanitarias acordadas con su legislación nacional pertinente y las obligaciones dimanantes del derecho internacional:</p> <p>a) que proporcionen un nivel igual o mayor de protección sanitaria que las recomendaciones de la OMS; o</p> <p>b) que en otras circunstancias estarían prohibidas por el artículo 25, el artículo 26, los párrafos 1 y 2 del artículo 28, el artículo 30, el párrafo 1(c) del artículo 31 y el artículo 33, siempre que esas medidas no sean incompatibles de otro modo con este Reglamento.</p> <p>Estas medidas no habrán de ser más restrictivas del tráfico internacional ni más invasivas ni intrusivas para las personas que otras opciones razonablemente disponibles que permitan lograr el nivel adecuado de protección sanitaria.</p>	Capítulo 3
40	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	43	2	<p>2. Para determinar si aplican las medidas sanitarias referidas en el párrafo 1 del presente artículo u otras medidas sanitarias previstas en el párrafo 2 del artículo 23, el párrafo 1 del artículo 27, el párrafo 2 del artículo 28 y el párrafo 2(c) del artículo 31, los Estados Partes se basarán en:</p> <p>a) principios científicos;</p> <p>b) las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas son insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de la OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes; y</p> <p>c) toda orientación o recomendación específicas disponibles de la OMS.</p>	Capítulo 3
41	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	43	3	<p>Si un Estado Parte aplica algunas de las medidas sanitarias adicionales previstas en el párrafo 1 del presente artículo y éstas conllevan trabas significativas para el tráfico internacional, dicho Estado Parte comunicará a la OMS las razones de salud pública y la información científica pertinente. La OMS transmitirá esta información a otros Estados Partes, y comunicará información sobre las medidas sanitarias aplicadas. Para los fines del presente artículo, en general, por trabas significativas se entiende impedir la entrada o la salida internacionales de viajeros, equipajes, cargas, contenedores, medios de transporte, mercancías, etc., o retrasarlos por más de 24 horas.</p>	Capítulo 3
42	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	43	5	<p>Si un Estado Parte aplica algunas de las medidas sanitarias adicionales previstas en los párrafos 1 y 2 del presente artículo y éstas conllevan trabas significativas para el tráfico internacional, dicho Estado Parte comunicará a la OMS, dentro de las 48 horas siguientes a su aplicación, esas medidas y sus razones de salud pública, a menos que las medidas sean objeto de una recomendación temporal o permanente.</p>	Capítulo 3
43	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	43	6	<p>El Estado Parte que aplique una medida sanitaria en virtud de los párrafos 1 ó 2 del presente artículo revisará la medida dentro de un plazo de tres meses teniendo en cuenta las orientaciones de la OMS y los criterios enunciados en el párrafo 2 del presente artículo.</p>	Capítulo 3
44	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	44	1	<p>1. Los Estados Partes se comprometen a colaborar entre sí en la medida de lo posible para:</p> <p>a) la detección y evaluación de eventos, y la respuesta a los mismos, según lo que dispone el presente Reglamento;</p> <p>b) la prestación o facilitación de cooperación técnica y apoyo logístico, en particular para el desarrollo y reforzamiento de las capacidades en la esfera de la salud pública que requiere el presente Reglamento;</p> <p>c) la movilización de recursos financieros para facilitar la aplicación de sus obligaciones dimanantes del presente Reglamento; y</p> <p>d) la formulación de proyectos de ley y otras disposiciones legales y administrativas para la aplicación del presente Reglamento.</p>	Capítulo 3
45	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	8	---	44	2	<p>La OMS colaborará con los Estados Partes en la medida de lo posible para:</p> <p>a) la evaluación y estimación de sus capacidades en la esfera de la salud pública para facilitar la aplicación efectiva del presente Reglamento;</p> <p>b) la prestación o facilitación de cooperación técnica y apoyo logístico a los Estados Partes; y</p> <p>c) la movilización de recursos financieros en apoyo de los países en desarrollo para crear, reforzar y mantener las capacidades a que se refiere el anexo 1.</p>	Capítulo 3

46	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	1	47	---	El Director General establecerá una lista de expertos en todas las esferas de competencia pertinentes (en adelante denominada «Lista de Expertos del RSI»). El Director General, al establecer la Lista de Expertos del RSI, se ajustará, salvo disposición en contrario del presente Reglamento, al Reglamento de los cuadros y comités de expertos (en adelante denominado el «Reglamento de los cuadros de expertos de la OMS»). Además, el Director General nombrará a un miembro a petición de cada Estado Parte y, cuando proceda, a expertos propuestos por organizaciones intergubernamentales y organizaciones de integración económica regional pertinentes. Los Estados Partes interesados comunicarán al Director General las calificaciones y el área de conocimientos de cada uno de los expertos que presenten como candidatos a la Lista de Expertos del RSI. El Director General informará periódicamente sobre la composición de esta Lista a los Estados Partes, las organizaciones intergubernamentales y organizaciones de integración económica regional pertinentes.	Capítulo 3
47	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	2	48	1	El Director General establecerá un Comité de Emergencias que asesorará, a petición del Director General, sobre lo siguiente: a) si un evento constituye una emergencia de salud pública de importancia internacional, b) si procede declarar concluida una emergencia de salud pública de importancia internacional, y c) si procede formular, modificar, prorrogar o anular una recomendación temporal.	Capítulo 3
48	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	2	48	2	2. El Comité de Emergencias estará integrado por expertos elegidos por el Director General entre los miembros de la Lista de Expertos del RSI y, cuando proceda, de otros cuadros de expertos de la Organización. El Director General determinará la duración del nombramiento de los miembros con el fin de asegurar su continuidad en la consideración de un evento concreto y sus consecuencias. El Director General elegirá a los miembros del Comité de Emergencias en función de las esferas de competencia y experiencia requeridas para un período de sesiones concreto y teniendo debidamente en cuenta el principio de la representación geográfica equitativa. Por lo menos un miembro del Comité de Emergencias debe ser un experto designado por un Estado Parte en cuyo territorio aparece el evento.	Capítulo 3
49	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	2	48	3	3. El Director General podrá nombrar, por iniciativa propia o a petición del Comité de Emergencias, a uno o más expertos técnicos que asesoren al Comité.	Capítulo 3
50	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	2	49	4	El Director General invitará al Estado Parte en cuyo territorio ocurre el evento a que exponga sus opiniones al Comité de Emergencias y, a tal efecto, le notificará las fechas y el orden del día de la reunión del Comité de Emergencias con la mayor antelación posible. El Estado de que se trate, sin embargo, no podrá pedir un aplazamiento de la reunión del Comité de Emergencias con el fin de exponerle sus opiniones.	Capítulo 3
51	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	2	49	6	El Director General comunicará a los Estados Partes la aparición y la conclusión de una emergencia de salud pública de importancia internacional, todas las medidas sanitarias adoptadas por el Estado Parte de que se trate, y todas las recomendaciones temporales, así como las modificaciones, prórrogas o la anulación de esas recomendaciones, junto con la opinión del Comité de Emergencias. El Director General informará a los operadores de medios de transporte, por conducto de los Estados Partes, y a los organismos internacionales pertinentes de esas recomendaciones temporales, inclusive su modificación, prórrogas o anulación. Subsiguientemente, el Director General pondrá a disposición del público en general esa información y las recomendaciones.	Capítulo 3
52	Tratados y Convenios Internacionales	Reglamento Sanitario Internacional (Tercera Edición)	9	2	49	7	Los Estados Partes en cuyo territorio ocurre el evento podrán proponer al Director General que anule la declaración de emergencia de salud pública de importancia internacional y/o las recomendaciones temporales, y podrán realizar con ese fin una presentación ante el Comité de Emergencias.	Capítulo 3
53	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	1	6	35	---	La autoridad sanitaria nacional colaborará con los gobiernos seccionales y con los organismos competentes para integrar en el respectivo plan vigente el componente de salud en gestión de riesgos en emergencias y desastres, para prevenir, reducir y controlar los efectos de los desastres y fenómenos naturales y antrópicos.	Capítulo 3
54	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	1	6	36	---	Los integrantes del Sistema Nacional de Salud implementarán, en colaboración con los organismos competentes, un sistema permanente y actualizado de información, capacitación y educación en gestión de riesgos en emergencias y desastres, con la participación de la sociedad en su conjunto.	Todo el Documento
55	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	1	6	37	---	Todas las instituciones y establecimientos públicos y privados de cualquier naturaleza, deberán contar con un plan de emergencias, mitigación y atención en casos de desastres, en concordancia con el plan formulado para el efecto.	Todo el Documento
56	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	2	2	61	---	Las instituciones públicas y privadas, los profesionales de salud y la población en general, reportarán en forma oportuna la existencia de casos sospechosos, probables, compatibles y confirmados de enfermedades declaradas por la autoridad sanitaria nacional como de notificación obligatoria y aquellas de reporte internacional. Las instituciones y profesionales de salud, garantizarán la confiabilidad de la información entregada y recibida.	Capítulo 3
57	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	2	2	62	---	La autoridad sanitaria nacional elaborará las normas, protocolos y procedimientos que deben ser obligatoriamente cumplidos y utilizados para la vigilancia epidemiológica y el control de las enfermedades transmisibles, emergentes y reemergentes de notificación obligatoria, incluyendo las de transmisión sexual. Garantizará en sus servicios de salud, atención, acceso y disponibilidad de medicamentos, con énfasis en genéricos, exámenes de detección y seguimiento, para las enfermedades señaladas en el inciso precedente, lo cual también debe garantizar el sistema nacional de seguridad social.	Capítulo 3
58	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	2	2	64	---	En casos de sospecha o diagnóstico de la existencia de enfermedades transmisibles, el personal de salud está obligado a tomar las medidas de bioseguridad y otras necesarias para evitar la transmisión y propagación de conformidad con las disposiciones establecidas por la autoridad sanitaria nacional.	Capítulo 3
59	Leyes Orgánicas	Ley Orgánica de Salud	2	2	66	---	Las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, que se encuentren en territorio ecuatoriano deben cumplir las disposiciones reglamentarias que el gobierno dicte y las medidas que la autoridad sanitaria nacional disponga de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional, los convenios internacionales suscritos y ratificados por el país, a fin de prevenir y evitar la propagación internacional de enfermedades transmisibles.	Capítulo 3
60	Leyes Orgánicas	Código Orgánico Integral Penal	4	9	395	1	Contravenciones de tercera clase - Será sancionada con pena privativa de libertad de diez a quince días: 1. La o el propietario o administrador de establecimientos en funcionamiento que no cumpla las medidas vigentes de seguridad frente a incendios.	Capítulo 2
61	Leyes Orgánicas	Código Orgánico Integral Penal	4	9	395	2	2. La persona que cierre las puertas de emergencia de los establecimientos de concurrencia masiva, que impidan la evacuación de personas.	Capítulo 2
62	Leyes Ordinarias	Ley de Defensa Contra Incendios	---	3	26	3	Serán reprimidos con multa de dos a tres salarios mínimos vitales y prisión de dieciséis a treinta días, o con una de estas penas solamente: 3. Quiénes cerraren las puertas de los teatros y más lugares públicos, mientras haya concurrencia en ellos.	Capítulo 2
63	Leyes Ordinarias	Ley de Defensa Contra Incendios	---	3	26	6	Serán reprimidos con multa de dos a tres salarios mínimos vitales y prisión de dieciséis a treinta días, o con una de estas penas solamente: 6. Los dueños, empresarios o administradores de teatros; coliseos, salas de cine, fábricas, hospitales, hoteles, museos, establecimientos educacionales y otros locales de concentración pública, que no tuvieren debidamente instalados servicios estacionarios para defensa contra incendios.	Capítulo 2
64	Leyes Ordinarias	Ley de Defensa Contra Incendios	---	3	26	9	Serán reprimidos con multa de dos a tres salarios mínimos vitales y prisión de dieciséis a treinta días, o con una de estas penas solamente: 9. Quiénes, al efectuar recarga de extinguidores o mantenimiento de equipos contra incendios, realizaren actos dolosos que los vuelvan ineficaces.	Capítulo 2
65	Leyes Ordinarias	Ley de Defensa Contra Incendios	---	3	26	14	Serán reprimidos con multa de dos a tres salarios mínimos vitales y prisión de dieciséis a treinta días, o con una de estas penas solamente: 14. Los propietarios de edificios de más de cuatro pisos que no instalen tanques de reserva de agua de diez mil litros de capacidad, por lo menos y servicios estacionarios para defensa contra incendios en cada piso.	Capítulo 2
66	Leyes Ordinarias	Ley de Defensa Contra Incendios	---	3	26	15	Serán reprimidos con multa de dos a tres salarios mínimos vitales y prisión de dieciséis a treinta días, o con una de estas penas solamente: 15. Quiénes transportaren combustibles sin las debidas seguridades contra incendios.	Capítulo 2
67	Leyes Ordinarias	Ley de Defensa Contra Incendios	---	6	41	---	La Fuerza Pública colaborará con los cuerpos de bomberos, particularmente al tiempo de un siniestro.	Capítulo 3
68	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 1 076 Prevención de Incendios	---	---	---	---	Toda la Norma	Capítulo 2
69	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 2 049 Cilindros para Gases de Alta Presión	---	---	---	---	Toda la Norma	Capítulo 2
70	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 2 260 Instalaciones de Gas Combustibles en Edificaciones	---	---	---	---	Toda la Norma	Capítulo 2
71	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 2 266 Transporte, Almacenamiento y Manejo de Materiales Peligrosos	---	---	---	---	Toda la Norma	Capítulo 2
72	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 2 288 Productos Químicos Industriales Peligrosos. Etiquetado de Precaución	---	---	---	---	Toda la Norma	Capítulo 2
73	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	NTE INEN ISO 3864:2013 Colores, Señales y Símbolos de Seguridad.	---	---	---	---	Toda la Norma	Anexo 1 Anexo 2
74	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 400 Colores de Identificación de Tubarías	---	---	---	---	Toda la Norma	Anexo 1 Anexo 2
75	Normas Regionales y Ordenanzas Distritales	INEN 739 Extintores, Inspección, Mantenimiento y Recarga	---	---	---	---	Toda la Norma	Capítulo 2
76	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	a	Los lugares para almacenamiento deberán cumplir con las siguientes condiciones mínimas: a) Ser lo suficientemente amplios para almacenar y manipular en forma segura los desechos peligrosos, así como contar con pasillos lo suficientemente amplios, que permitan el tránsito de montacargas mecánicas, electrónicos o manuales, así como el movimiento de los grupos de seguridad y bomberos en casos de emergencia.	Capítulo 2
77	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	b	b) Estar separados de las áreas de producción, servicios, oficinas y de almacenamiento de materias primas o productos terminados;	Capítulo 3
78	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	c	c) No almacenar desechos peligrosos con sustancias químicas peligrosas;	Capítulo 2
79	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	d	d) El acceso a estos locales debe ser restringido, únicamente se admitirá el ingreso a personal autorizado provisto de todos los implementos determinados en las normas de seguridad industrial y que cuente con la identificación correspondiente para su ingreso.	Capítulo 2

80	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	e	e) En los casos en que se almacenen desechos peligrosos de varios generadores cuya procedencia indique el potencial de contacto o presencia de material radiactivo, la instalación deberá contar con un detector de radiaciones adecuadamente calibrado. En caso de fallas al respecto, se debe informar inmediatamente al Ministerio de Electricidad y Energía Renovable o aquella que la reemplace;	Capítulo 2
81	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	f	f) Contar con un equipo de emergencia y personal capacitado en la aplicación de planes de contingencia;	Capítulo 2
82	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	g	g) Las instalaciones deben contar con pisos cuyas superficies sean de acabado liso, continuo e impermeable o se hayan impermeabilizado, resistentes química y estructuralmente a los desechos peligrosos que se almacenen, así como contar con una cubierta (cobertores o techados) a fin de estar protegidos de condiciones ambientales como humedad, temperatura, radiación y evitar la contaminación por escorrentías;	Capítulo 2
83	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	h	h) Para el caso de almacenamiento de desechos líquidos, el sitio debe contar con cubetos para contención de derrames o fosas de retención de derrames cuya capacidad sea del 110% del contenedor de mayor capacidad, además deben contar con trinchera o cañerías para conducir derrames a las fosas de retención con capacidad para contener una quinta parte de lo almacenado;	Capítulo 2
84	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	i	i) Contar con señalización apropiada con letreros alusivos a la peligrosidad de los mismos, en lugares y formas visibles;	Capítulo 2
85	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	j	j) Contar con sistemas de extinción contra incendios. En el caso de hidrantes, estos deberán mantener una presión mínima de 6kg/cm <sup>2</sup> durante 15 minutos; y,	Capítulo 2
86	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	6	93	k	k) Contar con un cierre perimetral que impida el libre acceso de personas y animales.	Capítulo 2
87	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	154	---	Responsabilidad.- El importador, formulador, fabricante y/o acondicionador, al igual que el titular y/o propietario de las sustancias químicas peligrosas, debe responder conjunta y solidariamente con las personas naturales o jurídicas que hayan sido contratadas por ellos para efectuar la gestión de cualquiera de sus fases, en cuanto al cumplimiento de la normativa ambiental aplicable antes de la entrega de la sustancia y en caso de incidentes que involucren manejo inadecuado, contaminación y/o daño ambiental. La responsabilidad será solidaria, irrenunciable y extendida.	Capítulo 3
88	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	154	a	Los fabricantes, formuladores, importadores, distribuidores y quienes realicen acondicionamiento de sustancias químicas peligrosas son responsables de: a) Garantizar el manejo ambiental seguro y responsable de los envases, empaques, embalajes, desechos de sustancias químicas peligrosas;	Capítulo 3
89	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	154	b	b) Informar a los consumidores y a los receptores del contenido químico y/o biológico y de los riesgos de las sustancias peligrosas y de los desechos que puedan generar. Toda persona que importe, forme, fabrique, acondicione, almacene, comercialice y distribuya sustancias químicas peligrosas, debe entregar a los usuarios y transportistas, junto con el producto, las respectivas hojas de datos de seguridad en idioma español, según la norma INEN 2266 o la que la reemplace y las respectivas normativas nacionales e internacionales aplicables determinadas por la Autoridad Ambiental Nacional.	Capítulo 3
90	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	163	b	De las obligaciones.- Todas las personas que intervengan en cualquiera de las fases de la gestión integral de las sustancias químicas peligrosas están obligadas a: b) Reportar a la Autoridad Ambiental Nacional o a las Autoridades Ambientales de Aplicación responsable según corresponda, los accidentes producidos durante el manejo de las mismas, dentro del término de veinticuatro (24) horas. El incumplimiento de esta disposición recibirá la sanción prevista en la legislación ambiental aplicable según el trámite previsto en este Libro, sin perjuicio de las acciones civiles y penales que puedan ser emprendidas.	Capítulo 3
91	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	176	a	El transportista de sustancias químicas peligrosas deberá exigir a quien le proporcione la carga, lo siguiente: a) La guía de remisión con el detalle de la o las sustancias peligrosas a transportar con su respectiva clasificación, cantidad y código de Naciones Unidas; y,	Capítulo 2
92	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	176	b	b) Hoja de seguridad y tarjeta de emergencia, según lo establece la norma técnica Ecuatoriana NTE INEN 2266;	Capítulo 2
93	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	7	176	c	c) Copia del permiso ambiental.	Capítulo 2
94	Decretos y Reglamentos	Texto Unificado de Legislación Secundaria de Medio Ambiente - TULSMA LIBRO VI. Decreto Ejecutivo 3516	3	10	260	---	Del Plan Emergente.- Es un conjunto de acciones programadas para mitigar y reducir los impactos ambientales producidos por una emergencia no contemplada, que no se encuentren contemplados en el correspondiente Plan de Manejo Ambiental aprobado, o para actividades no regularizadas, el cual deberá ser presentado por el Sujeto de Control dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de producido el o los eventos o cuando la Autoridad Ambiental Competente así lo requiera.	Todo el Documento
95	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	1	---	13	1	OBLIGACIONES DE LOS TRABAJADORES. 1. Participar en el control de desastres, prevención de riesgos y mantenimiento de la higiene en los locales de trabajo cumpliendo las normas vigentes.	Todo el Documento
96	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	1	---	13	2	2. Asistir a los cursos sobre control de desastres, prevención de riesgos, salvamento y socorrismo programados por la empresa u organismos especializados del sector público	Capítulo 4
97	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	1	---	15	2.g	Son funciones de la Unidad de Seguridad e Higiene, entre otras, las siguientes: g) Deberá determinar las funciones en los siguientes puntos: confeccionar y mantener actualizado un archivo con documentos técnicos de Higiene y Seguridad que, firmado por el Jefe de la Unidad, sea presentado a los Organismos de control cada vez que ello sea requerido. Este archivo debe tener: 1. Planos generales del recinto laboral empresarial, en escala 1:100, con señalización de todos los puestos de trabajo e indicación de las instalaciones que definen los objetivos y funcionalidad de cada uno de estos puestos laborales, lo mismo que la secuencia del procesamiento fabril con su correspondiente diagrama de flujo. 2. Los planos de las áreas de puestos de trabajo, que en el recinto laboral evidencien riesgos que se relacionan con higiene y seguridad industrial incluyendo además, la memoria pertinente de las medidas preventivas para la puesta bajo control de los riesgos detectados. 3. Planos completos con los detalles de los servicios de: Prevención y de lo concerniente a campañas contra incendios del establecimiento, además de todo sistema de seguridad con que se cuenta para tal fin. 4. Planos de clara visualización de los espacios funcionales con la señalización que oriente la fácil evacuación del recinto laboral en caso de emergencia.	Anexo 1 Anexo 2
98	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	1	1. Las salidas y puertas exteriores de los centros de trabajo, cuyo acceso será visible o debidamente señalizado, serán suficientes en número y anchura, para que todos los trabajadores ocupados en los mismos puedan abandonarlos con rapidez y seguridad.	Anexo 2
99	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	2	2. Las puertas de comunicación en el interior de los centros de trabajo reunirán las condiciones suficientes para una rápida salida en caso de emergencia.	Capítulo 2
100	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	3	3. En los accesos a las puertas, no se permitirán obstáculos que interfieran la salida normal de los trabajadores.	Capítulo 2
101	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	4	4. El ancho mínimo de las puertas exteriores será de 1,20 metros cuando el número de trabajadores que las utilizan normalmente no exceda de 200. Cuando exceda de tal cifra, se aumentará el número de aquellas o su ancho de acuerdo con la siguiente fórmula: Ancho en metros = 0,006 x número de trabajadores usuarios.	Capítulo 2
102	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	5	5. Se procurará que las puertas abran hacia el exterior.	Capítulo 2
103	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	6	6. Se procurará que la puerta de acceso a los centros de trabajo o a sus plantas, permanezcan abiertas durante los periodos de trabajo, y en todo caso serán de fácil y rápida apertura.	Capítulo 3
104	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	7	7. Las puertas de acceso a las gradas no se abrirán directamente sobre sus escalones, sino sobre descansos de longitud igual o superior al ancho de aquéllos.	Capítulo 2
105	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	8	8. En los centros de trabajo expuestos singularmente a riesgos de incendio, explosión, intoxicación súbita u otros que exijan una rápida evacuación serán obligatorias dos salidas, al menos, al exterior, situadas en dos lados distintos del local, que se procurará que permanezcan abiertas o en todo caso serán de fácil y rápida apertura.	Capítulo 3
106	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	2	33	9	9. Ningún puesto de trabajo distará de 50 metros de una escalera que conduzca a la planta de acceso donde estén situadas las puertas de salida.	Capítulo 3
107	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	3	46	---	Todos los centros de trabajo dispondrán de un botiquín de emergencia para la prestación de primeros auxilios a los trabajadores durante la jornada de trabajo. Si el centro tuviera 25 o más trabajadores simultáneos, dispondrá además, de un local destinado a enfermería. El empleador garantizará el buen funcionamiento de estos servicios, debiendo proveer de entrenamiento necesario a fin de que por lo menos un trabajador de cada turno tenga conocimientos de primeros auxilios.	Capítulo 2
108	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	3	47	---	En las empresas obligadas a constituir Servicio Médico autónomo o mancomunado, será éste el encargado de prestar los primeros auxilios a los trabajadores que lo requieran, por accidente o enfermedad, durante su permanencia en el centro de trabajo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Servicio Médico de la Empresa.	Capítulo 2
109	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	2	3	48	---	Prestados los primeros auxilios se procederá, en los casos necesarios, al rápido y correcto traslado del accidentado o enfermo al centro asistencial, en que deba proseguirse el tratamiento. Para ello, el empresario, en el respectivo lugar de trabajo, facilitará los recursos necesarios para el traslado del enfermo o accidentado, en forma inmediata, al respectivo centro hospitalario. Además se colocará en lugar visible, sea en las oficinas o en el local del botiquín de urgencia del centro, una relación detallada de las direcciones y teléfonos de la unidad asistencial del Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, que corresponda y de otros hospitales cercanos.	Adjunto 7

110	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	4	7	135	3	Para la manipulación de materiales peligrosos, el encargado de la operación será informado por la empresa y por escrito de lo siguiente: 3. Las acciones que deben tomarse en caso de incendio y, en particular, los medios de extinción que se deben emplear.	Adjunto 7
111	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	4	7	140	2	TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS. CONDICIONES DE LA CARGA Y DESCARGA. 2. La empresa redactará un plan de acción para casos de emergencia, instruyendo a sus trabajadores en su contenido y entrenándolos en el uso de los equipos necesarios.	Todo el Documento
112	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	4	7	141	1	TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS.- CONDICIONES DE TRANSPORTE. El personal conductor será debidamente instruido por la empresa transportista sobre los riesgos, revisiones a adoptar y actuación en casos de emergencia	Capítulo 4
113	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	4	7	144	---	ESTRUCTURA DE LOS LOCALES. En la construcción de locales se emplearán materiales de gran resistencia al fuego, recubriendo los menos resistentes con el revestimiento protector más adecuado.	Capítulo 2
114	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	146	1	PASILLOS, CORREDORES, PUERTAS Y VENTANAS. Se cumplirán los siguientes requisitos: 1. Las puertas de acceso al exterior estarán siempre libres de obstáculos y serán de fácil apertura.	Capítulo 2
115	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	146	2	2. En los centros de trabajo donde sea posible incendios de rápida propagación, existirán al menos dos puertas de salida en direcciones opuestas. En las puertas que no se utilicen normalmente, se inscribirá el rótulo de "Salida de emergencia".	Capítulo 2
116	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	146	3	3. En los edificios ocupados por un gran número de personas se instalarán al menos dos salidas que estarán distanciadamente entre sí y accesibles por las puertas y ventanas que permitan la evacuación rápida de los ocupantes.	Capítulo 2
117	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	146	4	4. En caso de edificios con deficiencia en el diseño, para la evacuación adecuada de la persona, se instalarán escaleras de escape de incendios construidas de material resistente, ancladas a los muros de los edificios. El acceso a ellas debe hacerse preferiblemente a través de puertas que comuniquen a la zona central del edificio.	Capítulo 2
118	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	147	---	Todas las puertas exteriores, ventanas practicables y pasillos de salida estarán claramente rotuladas con señales indelebles y perfectamente iluminadas o fluorescentes.	Capítulo 2
119	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	151	5	MANIPULACION DE SUSTANCIAS INFLAMABLES. Se observarán las reglas siguientes: 5. Cuando se produzca un derrame de sustancias inflamables se tomarán adecuadas medidas de seguridad.	Capítulo 3
120	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	151	6	6. Prohíbese fumar, encender llamas abiertas, utilizar admatmos o herramientas capaces de producir chispas cuando se manipulen líquidos inflamables.	Capítulo 2
121	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	152	---	RESIDUOS. Siempre que se produzca residuos que puedan originar un incendio se instalarán recipientes contenedores, cerrados e incombustibles, para depositarlos en ellos.	Capítulo 3
122	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	153	1	ADISTRAMIENTO Y EQUIPO. 1. Todos los trabajadores deberán conocer las medidas de actuación en caso de incendio, para lo cual: a) Serán instruidos de modo conveniente. b) Dispondrán de los medios y elementos de protección necesarios.	Capítulo 4
123	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	153	2	2. El material destinado al control de incendios no podrá ser utilizado para otros fines y su emplazamiento, libre de obstáculos, será conocido por las personas que deben emplearlo, debiendo existir una señalización adecuada de todos los elementos de control, con indicación clara de normas y operaciones a realizar.	Adjunto 7
124	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	153	3	3. Las bocas de incendio dispuestas en cualquier local con riesgo de incendio, serán compatibles en diámetro y acoplamiento con el material utilizado por las entidades de control de incendios, de la zona donde se ubique el local, disponiéndose en caso contrario de elementos adaptadores, en número suficiente, y situados de modo visible en las proximidades de la boca de incendios correspondiente.	Capítulo 2
125	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	1	153	4	4. Todo el personal en caso de incendio está obligado a actuar según las instrucciones que reciba y dar la alarma en petición de ayuda.	Capítulo 4
126	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	2	154	---	En los locales de alta concurrencia o poligrados se instalarán sistemas de detección de incendios, cuya instalación mínima estará compuesta por los siguientes elementos: equipo de control y señalización, detectores y fuente de suministro. [...]	Capítulo 2
127	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	3	155	---	Se considerarán instalaciones de extinción las siguientes: bocas de incendio, hidrantes de incendio, columnas secas, extintores y sistemas fijos de extinción.	Capítulo 2
128	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	3	156	---	BOCAS DE INCENDIO. Estarán provistas de los elementos indispensables para un accionamiento efectivo, de acuerdo a las normas internacionales de fabricación. La separación máxima entre dos bocas de incendio equipadas será de 50 metros. 1. Red de Agua: Será de acero, de uso exclusivo para instalaciones de protección contra incendios y protegida contra acciones mecánicas en los puntos en que se considere necesario. 2. Fuente de abastecimiento de agua. Siempre existirá un depósito adicional con capacidad suficiente y equipos de bombeo adecuados, abastecido por dos fuentes de suministro, en previsión de desabastecimiento de la red pública de agua. Los equipos eléctricos de bombeo contarán igualmente con dos fuentes de abastecimiento de energía, con conmutador de acción automática.	Capítulo 2
129	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	3	157	---	HIDRANTES DE INCENDIOS Se conectarán a la red mediante una conducción independiente para cada hidrante. Dispondrán de válvulas de cierre de tipo compuesto o bola. Estarán situados en lugares fácilmente accesibles y debidamente señalizados.	Capítulo 2
130	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	3	158	---	COLUMNA SECA Será recomendable la instalación de columnas secas formadas por una conducción normalmente vacía, que partiendo de la fachada del edificio se dirige por la caja de la escalera y está provista de boca de salida en cada piso y toma de alimentación en la fachada para conexión a un tanque con equipo de bombeo que es el que proporciona a la conducción la presión y el caudal de agua necesarios. La tubería será de acero.	Capítulo 2
131	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	3	159	1	EXTINTORES MOVILES 1. Los extintores se clasifican en los siguientes tipos en función del agente extintor: - Extintor de agua - Extintor de espuma - Extintor de polvo - Extintor de anhídrido carbónico (CO2) - Extintor de hidrocarburos halogenados - Extintor específico para fugas de metales. La composición y eficacia de cada extintor constará en la etiqueta del mismo.	Capítulo 2
132	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	3	159	2	2. Se instalará el tipo de extinguidor adecuado en función de las distintas clases de fuego y de las especificaciones del fabricante.	Capítulo 2
133	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	160	1	EVACUACION DE LOCALES 1. La evacuación de los locales con riesgos de incendios, deberá poder realizarse inmediatamente y de forma ordenada y continua.	Capítulo 3
134	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	160	2	EVACUACION DE LOCALES 2. Todas las salidas estarán debidamente señalizadas y se mantendrán en perfecto estado de conservación y libres de obstáculos que impidan su utilización.	Capítulo 2
135	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	160	3	EVACUACION DE LOCALES 3. El ancho mínimo de las puertas de salida cumplirá con lo especificado en el Art. 33, numeral 4 de este Reglamento.	Capítulo 3
136	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	160	4	EVACUACION DE LOCALES 4. Todo operario deberá conocer las salidas existentes.	Capítulo 4
137	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	160	5	EVACUACION DE LOCALES 5. No se considerarán salidas utilizables para la evacuación, los dispositivos elevadores, tales como ascensores y montacargas.	Capítulo 4
138	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	160	6	EVACUACION DE LOCALES 6. La empresa formulará y entrenará a los trabajadores en un plan de control de incendios y evacuaciones de emergencia; el cual se hará conocer a todos los usuarios.	Capítulo 4
139	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	161	1	SALIDAS DE EMERGENCIA 1. Cuando las instalaciones normales de evacuación, no fuesen suficiente o alguna de ellas pudiera quedar fuera de servicio, se dotará de salidas o sistemas de evacuación de emergencia.	Capítulo 2
140	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	161	2	2. Las puertas o dispositivos de cierre de las salidas de emergencia, se abrirán hacia el exterior y en ningún caso podrán ser correizas o enrollables.	Capítulo 2
141	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	161	3	3. Las puertas y dispositivos de cierre, de cualquier salida de un local con riesgo de incendio, estarán provistas de un dispositivo interior fijo de apertura, con mando sólidamente incorporado.	Capítulo 2
142	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores: Decreto 2393	5	4	161	4	4. Las salidas de emergencia tendrán un ancho mínimo de 1,20 metros, debiendo estar siempre libres de obstáculos y debidamente señalizados.	Capítulo 2
143	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad para la Construcción y Obras Públicas: Acuerdo 174	1	1	1	---	Planes de emergencia: Son las acciones documentadas, resultado de la organización de las empresas, instituciones, centros educativos, lugares de recreación y la comunidad, para poder enfrentar situaciones especiales de riesgo como incendios, explosiones, derrames, terremotos, erupciones, inundaciones, deslaves, huiracanes y violencia.	Todo el Documento
144	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad para la Construcción y Obras Públicas: Acuerdo 174	1	2	7	---	Todo trabajador tendrá acceso y se le garantizará el derecho a la atención de primeros auxilios en casos de emergencia derivados de accidentes de trabajo o de enfermedad común repentina.	Capítulo 3

145	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad para la Construcción y Obras Públicas. Acuerdo 174	6	11	134	---	Primeros auxilios. - En aquellas empresas y obras que no tengan instalado de manera permanente el servicio médico, el empleador y en su ausencia, el residente de obra, será responsable de facilitar la prestación inmediata de atención médica inmediata de los trabajadores que por accidente de trabajo o enfermedad común repentina lo necesiten. Los miembros de las brigadas de primeros auxilios, organizadas e instruidas para efectos del plan de emergencia prestarán, dentro de sus limitaciones, atención inmediata al trabajador que se accidentare en el trabajo, previa a su transferencia a unidades médicas o instancias especializadas.	Capítulo 3
146	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad para la Construcción y Obras Públicas. Acuerdo 174	6	12	140	---	Plan de emergencia. - El plan de respuesta a emergencias se establecerá mediante el análisis de riesgos, determinación de zonas seguras, rutas de escape, conformación de brigadas, coordinadores de emergencia, inventarios de equipos de atención, comunicación y combate, acercamiento con las entidades externas tales como policía, bomberos, cruz roja, defensa civil y otros destinados a tal efecto. [...]	Todo el Documento
147	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Seguridad para la Construcción y Obras Públicas. Acuerdo 174	7	1	143	---	Jeefe de la Unidad de Seguridad y Salud de la empresa constructora y cada uno de los responsables de prevención de riesgos de la obra y contratistas, deberán instruir a los trabajadores tanto administrativos como operativos en prevención, control de incendios y planes de evacuación en casos de emergencia.	Capítulo 4
148	Decretos y Reglamentos	Reglamento de Prevención, Mitigación y Protección Contra Incendios	---	---	---	---	Toda la Norma	Todo el Documento
149	Acuerdos y Resoluciones	Instructivo para el Cumplimiento de las Obligaciones de Empleadores	---	4	10	d, e, m, n, o, p	Obligaciones en materia de seguridad, salud del trabajo y gestión de riesgos. - El empleador deberá efectuar el registro, aprobación, notificación y/o reporte de obligaciones laborales en materia de seguridad y salud en el trabajo, respecto de los siguientes temas: d) Planes de Seguridad, Higiene, Salud ocupacional, Emergencia, Contingencia, otros e) Planos n) Brigadas o) Simulacros p) Matriz de Recursos Formación y capacitación del personal en prevención de riesgos laborales	Todo el Documento

## 2. Requisitos Aeronáuticos (Planes de Emergencia)

1	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.1.	-	En todo aeródromo se establecerá un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo.	Todo el Documento
2	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.2.	-	El plan de emergencia del aeródromo deberá prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones. Nota 1.— Algunos ejemplos de emergencia son los siguientes: emergencias que afectan a las aeronaves, casos de sabotaje incluyendo amenazas de bombas, actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, incidentes debidos a mercancías peligrosas, incendios de edificios, catástrofes naturales y emergencias de salud pública. Nota 2.— Emergencias de salud pública son, por ejemplo, un aumento del riesgo de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo y brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo.	Capítulo 3
3	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.3.	-	El plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que, a juicio de la autoridad competente, pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia. Nota 1.— Entre dichas entidades pueden citarse las siguientes: — en el aeródromo: las dependencias de control de tránsito aéreo, los servicios de salvamento y extinción de incendios, la administración del aeródromo, los servicios médicos y de ambulancia, los explotadores de aeronaves, los servicios de seguridad y la policía; — fuera del aeródromo: los cuarteles de bomberos, la policía, las autoridades de salud pública (incluidos los servicios médicos, de ambulancia, de hospital y la salud pública), las entidades militares y las patrullas portuarias o guardacostas. Nota 2.— Más que prestar servicios de salud a personas de manera individual, los servicios de salud pública incluyen la planificación para reducir al mínimo las repercusiones negativas que pueden tener para la comunidad los sucesos relacionados con la salud y para atender los problemas de salud de la población.	Capítulo 3
4	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.4.	-	Recomendación.— El plan debería prever, de ser necesario, la cooperación y coordinación con el centro coordinador de salvamento.	Capítulo 3
5	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.5.	-	Recomendación.— El documento donde figure el plan para casos de emergencia en los aeródromos debería incluir, como mínimo, lo siguiente: a) tipos de emergencias previstas; b) entidades que intervienen en el plan; c) responsabilidad que debe asumir y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando, en cada tipo de emergencia; d) información sobre los nombres y números de teléfono de las oficinas o personas con las que se debe entrar en contacto en caso de una emergencia determinada; y e) un mapa cuadrado del aeródromo y de sus inmediaciones.	Todo el Documento
6	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.6.	-	El plan se ajustará a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades existentes intervengan de la mejor manera posible en las operaciones de emergencia. Nota.— Los textos de orientación sobre factores humanos se encuentran en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).	Capítulo 3
7	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.7.	-	Recomendación.— Debería contarse con un centro de operaciones de emergencia fijo y un puesto de mando móvil, para utilizarlos durante una emergencia.	Capítulo 1
8	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.8.	-	Recomendación.— El centro de operaciones de emergencia debería formar parte de las instalaciones y servicios de aeródromo y debería ser responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.	Capítulo 1
9	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.9.	-	Recomendación.— El puesto de mando debería ser una instalación apta para ser transportada rápidamente al lugar de una emergencia, cuando sea necesario, y debería asumir la coordinación local de las entidades que deban hacer frente a la emergencia.	Capítulo 2
10	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.10.	-	Recomendación.— Debería designarse a una persona para que asuma la dirección del centro de operaciones de emergencia y, cuando sea conveniente, a otra persona para el puesto de mando.	Adjunto 3
11	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.11.	-	Recomendación.— Deberían instalarse sistemas de comunicación adecuados que enlacen el puesto de mando y el centro de operaciones de emergencia entre sí y con las entidades que intervengan, de conformidad con el plan y con las necesidades peculiares del aeródromo.	Capítulo 3
12	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.12.	-	El plan comprenderá procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia. Nota.— En el plan estarán comprendidas todas las agencias que intervienen con su correspondiente equipo.	Capítulo 4
13	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.13.	-	El plan se verificará mediante: a) prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años y prácticas de emergencia parciales en el año intermedio para garantizar que se hayan corregido las deficiencias detectadas durante la práctica de emergencia completa; o b) una serie de pruebas modulares que comiencen el primer año y concluyan en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años, y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia. Nota 1.— El objetivo de una práctica completa es asegurarse de que el plan es adecuado para hacer frente a diversas clases de emergencias. El objetivo de una práctica parcial es asegurarse de que reaccionan adecuadamente cada una de las agencias que intervienen y cada una de las partes del plan, p.ej., el sistema de comunicaciones. El objeto de las pruebas modulares es poder concentrar los esfuerzos en componentes específicos de los planes de emergencia establecidos. Nota 2.— El Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 7, contiene texto de orientación sobre la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.	Capítulo 4
14	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.14.	-	El plan incluirá la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosos, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas.	Capítulo 1
15	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.15.	-	Recomendación.— En los aeródromos situados cerca de zonas con agua o pantanosos, o en terrenos difíciles, el plan de emergencias del aeródromo debería incluir el establecimiento, el ensayo y la verificación, a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta predeterminado para los servicios especiales de salvamento.	Capítulo 2
16	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.1.9.1.16.	-	Recomendación.— Deberían evaluarse las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1 000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención. Nota.— El Capítulo 13 del Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 1, contiene texto de orientación sobre la evaluación de las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1 000 m del umbral de pista.	Capítulo 2
17	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.2.9.2.34.	-	Recomendación.— En un aeródromo donde las condiciones topográficas permitan su construcción, deberían proveerse caminos de acceso de emergencia para reducir al mínimo el tiempo de respuesta. Debería dedicarse especial atención a la provisión de fácil acceso a las áreas de aproximación hasta una distancia de 1 000 m del umbral o, al menos, dentro de los límites del aeródromo. De haber alguna valla, debería tenerse en cuenta la necesidad de contar con acceso conveniente a las zonas situadas más allá de la misma. Nota.— Los caminos de servicio del aeródromo pueden servir como caminos de acceso de emergencia cuando estén ubicados y construidos adecuadamente.	Capítulo 2
18	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.2.9.2.35.	-	Recomendación.— Los caminos de acceso de emergencia deberían poder soportar el peso de los vehículos más pesados que han de transitarlos, y ser utilizables en todas las condiciones meteorológicas. Los caminos dentro de una distancia de 90 m de una pista deberían tener un revestimiento para evitar la erosión de la superficie y el aporte de materiales sueltos a la pista. Se debería prever una altura libre suficiente de los obstáculos superiores para que puedan pasar bajo los mismos los vehículos más altos.	Capítulo 2
19	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.2.9.2.36.	-	Recomendación.— Cuando la superficie del camino de acceso no se distinga fácilmente del terreno circundante, o en zonas donde la nieve dificulte la localización de los caminos, se deberían colocar balizas de borde a intervalos de unos 10 m.	Capítulo 2
20	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen 1 Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.5.9.5.5.	-	Los vehículos de emergencia que circulen en respuesta a una situación de emergencia tendrán prioridad sobre el resto del tráfico de movimiento en la superficie.	Capítulo 3

21	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	-	9	9.5	9.5.6.	Los vehículos que circulen en la plataforma: a) cedrán el paso a los vehículos de emergencia, a las aeronaves en rodaje, a las que estén a punto de iniciar el rodaje, y a las que sean empujadas o remolcadas; y b) cedrán el paso a otros vehículos de conformidad con los reglamentos locales.	Capítulo 3
22	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.1	18.1.5.	Deberían prepararse instrucciones coordinadas en las que se detallen las responsabilidades de todos los interesados y las medidas que han de tomarse en casos de emergencia. La autoridad competente debería asegurarse de que dichas instrucciones se promulguen y se cumplan.	Capítulo 3
23	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.2		El currículum relativo a la instrucción debería incluir la instrucción inicial y de repaso que abarque por lo menos los siguientes aspectos: a) familiarización con el aeropuerto; b) familiarización con las aeronaves; c) seguridad del personal de salvamento y extinción de incendios; d) sistemas de comunicaciones de emergencia del aeródromo, incluidas las alarmas relativas a incendios de aeronaves; e) utilización de mangueras, boquillas, torretas y otros aparatos requeridos para cumplir con el Capítulo 9, 9.2; f) aplicación de los tipos de agentes extintores requeridos para cumplir con el Capítulo 9, 9.2; g) asistencia para la evacuación de emergencia de aeronaves; h) operaciones de extinción de incendios; i) adaptación y utilización de equipos estructurales de salvamento y extinción de incendios para salvamento y extinción de incendios en aeronaves; j) mercancías peligrosas; k) familiarización con las obligaciones que incumben al personal de extinción de incendios con arreglo al plan de emergencia del aeródromo; y l) vestimenta y equipo respiratorio de protección.	Capítulo 4
24	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.4	18.4.1.	Debería disponerse de equipo y servicios de salvamento adecuados en los aeródromos donde el área que debe abarcar el servicio incluya extensiones de agua, zonas pantanosas u otros terrenos difíciles en los que los vehículos ordinarios de ruedas no puedan prestar debidamente los servicios. Esto es especialmente necesario cuando una parte importante de las operaciones de aproximación o despegue se efectúe sobre dichas áreas.	Capítulo 2
25	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.4	18.4.2.	El equipo de salvamento debería transportarse en embarcaciones u otros vehículos tales como helicópteros y vehículos anfibios o aerodeslizadores, aptos para operar en el área en cuestión. Los vehículos deberían estacionarse de tal forma que puedan entrar en acción rápidamente para intervenir en las áreas a las que se extiende el servicio.	Capítulo 2
26	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.4	18.4.3.	En los aeródromos cercanos a extensiones de agua, los botes u otros vehículos deberían estacionarse preferiblemente en el aeródromo, el cual debería contar con atracaderos o dispositivos de lanzamiento. Si los vehículos están estacionados fuera del aeródromo, deberían estar preferiblemente bajo el control del servicio de salvamento y extinción de incendios del aeródromo o, en el caso de que esto no fuese posible, bajo el control de otra organización competente, pública o privada, que opere en estrecha coordinación con el servicio de salvamento y extinción de incendios del aeródromo (tales como la policía, las fuerzas armadas, las patrullas portuarias o los guardacostas).	Capítulo 2
27	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.4	18.4.4.	Las embarcaciones u otros vehículos deberían ser tan veloces como fuese posible a fin de que puedan llegar al lugar del accidente en un tiempo mínimo. A fin de reducir la posibilidad de ocasionar lesiones durante las operaciones de salvamento, es preferible disponer de botes con propulsión hidrodinámica, en lugar de embarcaciones con hélices, a menos que las hélices de estos últimos sean de tipo carenado. El material destinado a ser arrojado en extensiones de agua que esté helado durante una parte importante del año debe ser escogido en consecuencia. Los vehículos utilizados en este servicio deberían estar equipados con balsas y chalecos salvavidas en número que satisfaga las necesidades de las aeronaves de mayor tamaño que normalmente utilicen el aeródromo, comunicación radioeléctrica en ambos sentidos y proyectores para operaciones nocturnas. Si se prevén operaciones de aeronaves en períodos de escasa visibilidad, puede ser necesario dar orientación a los vehículos de emergencia que intervengan.	Capítulo 2
28	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.4	18.4.5.	El personal designado para manipular el equipo debería estar adecuadamente formado y entrenado en misiones de salvamento en el entorno de que se trate.	Capítulo 2
29	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.5	18.5.1.	Conviene contar con instalaciones telefónicas especiales, medios de radiocomunicaciones en ambos sentidos y con un dispositivo de alarma general para el servicio de salvamento y extinción de incendios a fin de garantizar la transmisión segura de información esencial de emergencia y de rutina. Según las necesidades de cada aeródromo, estos medios se utilizan para los fines siguientes: a) mantener comunicación directa entre la autoridad que da la alerta y la estación de bomberos del aeródromo, para tener la seguridad de alertar y despachar prontamente los vehículos y el personal de salvamento y extinción de incendios en caso de un accidente o incidente de aviación; b) mantener comunicación directa entre el servicio de salvamento y extinción de incendios y la tripulación de vuelo de la aeronave en emergencia; c) transmitir señales de emergencia para la llamada inmediata del personal designado que no esté de guardia; d) llamar, si es necesario, a los correspondientes servicios auxiliares esenciales, dentro o fuera del aeródromo; y e) mantener comunicación por radio en ambos sentidos con los vehículos de salvamento y extinción de incendios que acudan al lugar del accidente o incidente de aviación.	Capítulo 3
30	Acuerdo Internacional	Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional - Aeródromos - Volumen I Diseño y Operación de Aeródromos	Adjunto	18	18.5	18.5.2.	La disponibilidad de servicios médicos y de ambulancia para el transporte y cuidado posterior de las víctimas de un accidente de aviación debería ser objeto de un cuidadoso estudio por parte de las autoridades competentes y debería formar parte del plan general de emergencia creado a tal efecto.	Capítulo 1
32	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	A	153.105		Condiciones del área de movimiento e instalaciones, que deben ser notificadas - literal b numeral 1: Falta parcial en el sistema de comunicación y alerta de emergencias.	Capítulo 3
33	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	B	153.115		Retiro de aeronaves inutilizadas - literal a: El operador de aeródromo debe establecer el número de teléfono de contacto de la oficina del coordinador de aeródromo responsable de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada, así como ponerse a disposición de los explotadores de aeronaves, cuando lo soliciten de acuerdo a lo que se establece en el Apéndice 2 - Respuesta a Emergencias, Parte II Retiro de Aeronaves Inutilizadas.	Capítulo 3
34	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	B	153.115		Retiro de aeronaves inutilizadas - literal b: El operador de aeródromo debe publicar la información sobre medios disponibles para el retiro de una aeronave inutilizada en el área de movimiento o en sus proximidades, indicando el tipo de aeronave de mayores dimensiones que el aeródromo está equipado para retirar.	Capítulo 3
35	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal a: El operador del aeródromo debe elaborar el Plan de Emergencia que será aprobado por la AAC, este plan se debe desarrollar y mantener con el objetivo de salvar vidas.	Todo el Documento
36	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal b: El plan se ajustará a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las entidades existentes intervengan de la mejor manera posible en las operaciones de emergencia.	Todo el Documento
37	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal c numeral 1: El plan debe estar desarrollado de una forma: Ordenada y eficaz para pasar de operaciones normales a operaciones de emergencia.	Todo el Documento
38	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal c numeral 2: El plan debe estar desarrollado de una forma: Adecuado con asignación de responsabilidades, de forma tal que cuente con personal autorizado para realizar las acciones.	Capítulo 3
39	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal c numeral 3: El plan debe estar desarrollado de una forma: Coordinada con entes del aeródromo y gubernamentales; y	Capítulo 3
40	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal c numeral 4: El plan debe estar desarrollado de una forma: Segura para continuar con las operaciones normales después de una emergencia.	Capítulo 3
41	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (i): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Accidentes de aeronaves en el aeródromo.	Capítulo 3
42	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (ii) A: El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Accidentes de aeronaves fuera del aeródromo. En tierra.	Capítulo 3
43	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (ii) B: El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Accidentes de aeronaves fuera del aeródromo. En agua.	Capítulo 3
44	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (iii) A B y C: El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Incidentes de aeronaves en vuelo. Fuerte turbulencia - Descompresión y Falla estructural.	Capítulo 3
45	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (iv): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Incidentes de aeronaves en tierra.	Capítulo 3
46	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (v): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Incidentes de sabotaje, incluso amenazas de bomba.	Capítulo 3
47	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 1 (vi): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que están implicadas aeronaves: Incidentes de apoderamiento ilícito.	Capítulo 3
48	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 2 (i): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que no están implicadas aeronaves: Incendio de edificios.	Capítulo 3
49	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 2 (ii): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que no están implicadas aeronaves: Sabotajes, incluyendo amenazas de bomba.	Capítulo 3
50	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 2 (iii): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que no están implicadas aeronaves: Catástrofes naturales.	Capítulo 3
51	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401		Planificación para casos de emergencia en los aeródromos - literal d numeral 2 (iv): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en las que no están implicadas aeronaves: Mercancías peligrosas.	Capítulo 3

52	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 3 (j): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias mixtas: Aeronaves/viduicia.	Capítulo 3
53	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 3 (i): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias mixtas: Aeronaves/instalaciones de reabastecimiento de combustible	Capítulo 3
54	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 3 (ii): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias mixtas: Aeronaves/aeronave.	Capítulo 3
55	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 4 (j): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias de salud pública: Aumento del riesgo de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo y.	Capítulo 3
56	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 4 (ii): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias de salud pública: Brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo.	Capítulo 3
57	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 5 (i): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en entornos difíciles En aeródromos situados cerca de zonas con agua o pantanosos o terrenos difíciles y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas el Plan de Emergencia del Aeródromo debe incluir la acción inmediata de los servicios especiales de salvamento correspondientes y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a la emergencia.	Capítulo 3
58	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 5 (ii): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en entornos difíciles En estos casos, el plan de emergencia debe incluir el establecimiento, el ensayo y la verificación, a intervalos regulares, de un tiempo de respuesta predeterminado para los servicios especiales de salvamento.	Capítulo 3
59	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal d numeral 5 (iii): El operador del aeródromo debe incluir en este plan, procedimientos de respuesta a los siguientes casos: Emergencias en entornos difíciles Deben evaluarse las áreas de aproximación y de salida situadas dentro de los 1000 m del umbral de pista para determinar las posibilidades de intervención.	Capítulo 3
60	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 1 El plan de emergencia debe incluir: Procedimientos para prever la cooperación y coordinación con el centro coordinador de salvamento.	Capítulo 3
61	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 2 El plan de emergencia debe incluir: Registro y coordinación de todos los acuerdos de ayuda para la intervención o participación de todas las entidades existentes que se entienda conveniente, y que pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia.	Adjunto 4
62	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 3 El plan de emergencia debe incluir: Provisiones para servicios médicos que incluyan transportación y asistencia médica, para el número máximo de personas, que puedan ser transportadas en la aeronave más grande, que el aeródromo puede razonablemente esperar a atender.	Capítulo 2
63	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 4 El plan de emergencia debe incluir: Nombre, ubicación, número de teléfono y capacidad de emergencia de cada hospital y otras instalaciones médicas, y la dirección, número de teléfono del personal médico en el aeródromo o en las comunidades que atienden, y que acepten proveer asistencia médica o transporte.	Anexo 3
64	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 5 El plan de emergencia debe incluir: Nombre, ubicación, número de teléfono de toda brigada de rescate, servicio de ambulancia, instalación y dependencia gubernamental dentro o fuera del aeródromo para asistencia médica o transporte.	Anexo 3
65	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 6 El plan de emergencia debe incluir: Inventario de los vehículos, que provengan para la transportación a los heridos o muertos dentro y fuera del aeródromo.	Capítulo 2
66	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 7 El plan de emergencia debe incluir: Hangar o salas en el edificio en el aeródromo que serán utilizados para acomodar a los pasajeros.	Capítulo 3
67	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 8 El plan de emergencia debe incluir: Control de multitud, en el evento de una emergencia en el aeródromo.	Capítulo 3
68	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 9 El plan de emergencia debe incluir: Retiro de aeronaves inutilizadas incluyendo nombre, ubicación y número de teléfonos de las agencias con capacidad y responsabilidad para el retiro de aeronaves, en coordinación con el operador del aeródromo y explotador o transportador aéreo responsable del retiro.	Capítulo 3
69	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 10 El plan de emergencia debe incluir: Procedimientos para notificar a las dependencias, y al personal que tiene responsabilidades con la ubicación del accidente de aeronave, el número de personas afectadas en el accidente, o cualquier otra información necesaria.	Capítulo 3
70	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 11 El plan de emergencia debe incluir: Provisiones, para el rescate de las víctimas de accidentes de aeronaves en áreas de difícil acceso (masas de agua, pantanosos o terrenos difíciles).	Capítulo 3
71	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.401	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos – literal e numeral 12 El plan de emergencia debe incluir: Prover de vehículos de rescate con una capacidad combinada para el manejo del máximo número de personas, transportadas a bordo de la aeronave más grande que opere en dicho aeródromo.	Capítulo 2
72	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.405	Centro de Operaciones de Emergencia – literal a El operador de aeródromo debe establecer en coordinación con la AAC un Centro de Operaciones de Emergencia (COE) para centralizar las tareas de las autoridades designadas ante la ocurrencia de emergencias en el aeródromo o áreas de responsabilidad descrita en el 153.401 de la presente <i>Regulación</i> .	Capítulo 1
73	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.405	Centro de Operaciones de Emergencia – literal b El Centro de Operaciones de Emergencia debe formar parte de las instalaciones y servicios de aeródromo. En este se realiza la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.	Capítulo 2
74	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.405	Centro de Operaciones de Emergencia – literal c El COE en un aeródromo debe proporcionar un centro de coordinación para todos los interesados en una situación de emergencia, a fin de que actúen juntos, simultáneamente y sin dificultades. El COE debe estar equipado según un inventario mínimo básico como se establece en el <i>Apéndice 2 – Plan de Respuesta a Emergencias, Parte 1 – Emergencias en el Aeródromo</i> , de la presente <i>Regulación</i> .	Capítulo 1
75	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.405	Centro de Operaciones de Emergencia – literal d <i>Plan de Puesto de Mundo Móvil (PMW)</i> El PMW es un ente coordinador con el COE de las necesidades de los servicios de la actuación operativa que demanda la emergencia	Capítulo 1
76	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.410	Ensayo del Plan de Emergencia – literal a numeral 1 El operador del aeródromo, debe desarrollar y mantener dentro del Plan de Emergencia del Aeródromo las frecuencias y ensayos que se requieran aceptables a la AAC, cuyos requerimientos mínimos serán los siguientes: Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años, y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas, o	Capítulo 4
77	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.410	Ensayo del Plan de Emergencia – literal a numeral 2 El operador del aeródromo, debe desarrollar y mantener dentro del Plan de Emergencia del Aeródromo las frecuencias y ensayos que se requieran aceptables a la AAC, cuyos requerimientos mínimos serán los siguientes: Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años.	Capítulo 4
78	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.410	Ensayo del Plan de Emergencia – literal b El plan de emergencia se debe examinar subsiguientemente o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.	Capítulo 4
79	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.440	Caminos de Acceso de Emergencia – literal a En un aeródromo donde las condiciones topográficas permitan su construcción, deben proveerse caminos de acceso de emergencia para reducir al mínimo el tiempo de respuesta. Debe dedicarse especial atención a la provisión de fácil acceso a las áreas de aproximación hasta una distancia de 1 000 m del umbral o, al menos, dentro de los límites del aeródromo. De haber alguna valla, debe tenerse en cuenta la necesidad de contar con acceso conveniente a las zonas situadas más allá de la misma.	Capítulo 2
80	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.440	Caminos de Acceso de Emergencia – literal b Los caminos de acceso de emergencia deben poder soportar el peso de los vehículos más pesados que han de transitarlos, y ser utilizables en todas las condiciones meteorológicas. Los caminos dentro de una distancia de 90 m de una pista deben tener un revestimiento para evitar la erosión de la superficie y el aporte de materiales sueltos a la pista. Se debe prever una altura libre suficiente de los obstáculos superiores para que puedan pasar bajo los mismos los vehículos más altos.	Capítulo 2
81	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.440	Caminos de Acceso de Emergencia – literal c Cuando la superficie del camino de acceso no se desliza fácilmente del terreno circundante, o en zonas donde la nieve dificulte la localización de los caminos, se deberá colocar balizas de borde a intervalos de 10 m.	Capítulo 2
82	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.440	Caminos de Acceso de Emergencia – literal d El operador del aeródromo debe establecer los procedimientos de mantenimiento y control de los caminos de acceso y los mismos deben ser aceptables a la AAC.	Capítulo 2
83	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas, literal a El operador del aeródromo debe disponer y establecer un Plan para el Traslado de Aeronaves que quedan inutilizadas en el área de movimiento y en sus proximidades y designar un coordinador para poner en práctica el plan como se establece en el <i>Apéndice 2 – Retiro de Aeronaves Inutilizadas</i> .	Capítulo 3
84	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal b El plan debe incluir la siguiente información correspondiente al personal y organismos involucrados en la ejecución del plan: Nombre: Puesto: Teléfono: Dirección:	Capítulo 3
85	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal c El Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas debe basarse en las características de las aeronaves que operan en el aeródromo y debe estar detallado en el Manual de Aeródromo.	Capítulo 3



86	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal d numeral 1 El operador del aeródromo en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente: Detalles respecto a organización.	Capítulo 3
87	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal d numeral 2 El operador del aeródromo en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente: Lista de equipo disponible de otros aeródromos a requerimiento;	Capítulo 3
88	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal d numeral 3 El operador del aeródromo en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente: Lista del personal de contacto del operador en el aeródromo;	Capítulo 3
89	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal d numeral 4 El operador del aeródromo en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente: Una declaración de acuerdos de las aerolíneas para el uso de equipo especializado de remoción propio o de terceros;	Capítulo 2
90	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal d numeral 5 El operador del aeródromo en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente: Una lista de contratistas locales (con los nombres y números del teléfono) capaz de proporcionar el equipo de remoción; y	Capítulo 3
91	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.465	Traslado de Aeronaves Inutilizadas – literal d numeral 6 El operador del aeródromo en su planificación previa a la ocurrencia de un accidente, debe establecer los procedimientos para la aplicación del Plan para el Traslado de Aeronaves Inutilizadas aceptable a la AAC, para lo cual debe considerar lo siguiente: Disposición final de los desechos y/o combustible descargado.	Capítulo 3
92	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.540	Control de Cenizas Volcánicas – literal a El operador de aeródromo, debe preparar un plan de contingencia para el control de cenizas volcánicas, el cual debe ser desarrollado según lo establecido en el Apéndice 2, Respuesta a Emergencias, Parte II – Emergencias por Cenizas Volcánicas de esta Regulación y que sea aceptable a la AAC con la finalidad de garantizar la seguridad operacional en el aeródromo.	Capítulo 3
93	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	E	153.540	Control de Cenizas Volcánicas – literal b El plan de contingencia para el control de cenizas volcánicas debe incluir procedimientos antes, durante y después del fenómeno natural para proteger a: (1) Aeronaves en vuelo. (2) Aeronaves en tierra. (3) Tanques de combustible. (4) Vehículos terrestres; e (5) Infraestructura aeronáutica que incluye: (i) Radioayudas. (ii) Comunicaciones. (iii) Pistas, calles de rodaje, plataformas, terminales. (iv) Equipos de rampa; y (v) Servicio de energía eléctrica, plantas de energía, agua potable.	Capítulo 3
94	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 1 El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Ser elaborado y administrado por el operador de aeródromo, y aprobado por la AAC.	Todo el Documento
95	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 2 El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Guardar relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo.	Todo el Documento
96	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 3 – I El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones, estableciendo: La planificación ANTES de la emergencia: delegación de autoridad para preparar, someter a prueba y ejecutar el plan de emergencia para identificar y controlar todos los factores que puedan influir en la respuesta eficaz a una emergencia.	Capítulo 3 Capítulo 4
97	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 3 – II El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones, estableciendo: El apoyo y la documentación necesaria DESPUÉS de la emergencia: lo cual incluye las coordinaciones necesarias para agilizar el proceso de retiro de la aeronave accidentada y el retorno a las operaciones normales del aeródromo, así como la elaboración de los informes correspondientes y el procedimiento de revisión del plan, a los fines de su mejora en base a los resultados obtenidos.	Capítulo 3
98	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 3 – III El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones, estableciendo: El apoyo y la documentación necesaria DESPUÉS de la emergencia: lo cual incluye las coordinaciones necesarias para agilizar el proceso de retiro de la aeronave accidentada y el retorno a las operaciones normales del aeródromo, así como la elaboración de los informes correspondientes y el procedimiento de revisión del plan, a los fines de su mejora en base a los resultados obtenidos.	Capítulo 3
99	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 4 El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Establecer los procedimientos de coordinación para garantizar la intervención y/o participación de todas las entidades y servicios del aeródromo que pueden ayudar a hacer frente a una emergencia.	Capítulo 3
100	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 5 El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Establecer los procedimientos para coordinar la transferencia de responsabilidades de manera ordenada.	Capítulo 3
101	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal a subnumeral 6 El Plan de Emergencia del Aeródromo (PEA) debe: Ajustarse a los principios relativos a factores humanos a fin de asegurar que todas las organizaciones intervengan eficientemente en las operaciones de emergencias.	Capítulo 2
102	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal b subnumeral 1 Los operadores de aeródromo deben asumir la responsabilidad de establecer planes y procedimientos de emergencia para enfrentarse a cualquier condición inusual en el aeródromo y para coordinar el plan con las autoridades de las poblaciones vecinas.	Todo el Documento
103	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal b subnumeral 2 También incumbe al operador de aeródromo la responsabilidad de asignar el personal de emergencia y el equipo correspondiente a los diversos departamentos y dependencias interesados, y la de proporcionar al máximo los servicios de las aeronaves o del aeródromo y todo lo concerniente a ayuda mutua.	Capítulo 3
104	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal b subnumeral 3 Debe designarse a una persona para que asuma la dirección del Centro de Operaciones de Emergencia y, cuando sea conveniente, a otra persona para el puesto de mando.	Capítulo 1
105	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal b subnumeral 4 En el plan debe indicarse la responsabilidad que debe asumir y el papel que debe desempeñar el Centro de Operaciones de Emergencia, el puesto de mando y cada una de las entidades, que, en opinión del operador de aeródromo, puedan prestar su ayuda para responder a una emergencia, tales como: i. En el aeródromo: A. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios; B. Servicios médicos; C. Servicios de policía y seguridad; D. Administración del aeródromo; E. Servicios de Tránsito Aéreo; y F. Exploradores de aeronaves. ii. Fuera del aeródromo: A. Fuerzas policíacas; B. Cuerpos de bomberos locales; C. Servicios médicos; D. Hospitales; E. Autoridades gubernamentales; F. Fuerzas Armadas; G. Patrullas del puerto o guardacostas; y H. Otros organismos.	Capítulo 3
106	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal b subnumeral 5 El PEA debe contar con información sobre los números de teléfono de las oficinas con las que se debe entrar en contacto en caso de una emergencia determinada, y	Capítulo 3
107	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 1 literal b subnumeral 6 Un mapa cuadrícula del aeródromo y de sus inmediaciones	Anexo 4
108	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 2 literal a El operador de aeródromo debe conformar un comité de emergencia que tendrá la responsabilidad de administrar, organizar y dirigir los recursos humanos, materiales y económicos necesarios para la planificación de las operaciones de todas las emergencias que se presenten en el aeródromo.	Capítulo 3
109	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo II – Aspectos Generales – numeral 2 literal b El comité de emergencia debe estar conformado por un grupo multidisciplinario integrado por los directores de las áreas operativas del aeródromo y representantes de las otras organizaciones, tanto gubernamentales como privadas que tienen participación en el manejo de emergencias.	Capítulo 3

110	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 3 literal a subnumeral 1 ítem i El plan de emergencia debe establecer e identificar los siguientes elementos básicos: <i>Mando Coordinador del plan de emergencia</i> El operador del aeródromo debe designar un coordinador como autoridad única del plan de emergencia, quien será responsable de ejercer el control total de las actividades que se desarrollen durante la emergencia. El coordinador del plan debe desempeñar sus funciones con total conocimiento, control y responsabilidad.	Capítulo 3
111	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 3 literal a subnumeral 2 ítem i) <i>Control Centro de Operaciones de Emergencia (COE)</i> La coordinación de las operaciones de emergencia debe ser efectuada a través de una unidad central que debe estar instalada en un emplazamiento fijo del aeródromo, que disponga de un monitoreo completo del área de movimiento. El mismo debe funcionar en toda su capacidad durante el tiempo de operación del aeródromo.	Capítulo 2
112	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 3 literal a subnumeral 2 ítem ii) <i>Control Puesto de Mando Móvil (PMM)</i> Debe haber 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 áreas en el lugar del accidente o suceso que haya motivado la activación del plan. El PMM debe ser una unidad móvil (vehículo), debidamente identificado como Puesto de Mando Móvil, de doble tracción, con potencia y capacidad para moverse rápidamente en terreno blando, resbaladizo, rústico o con pendientes acentuadas, con capacidad mínima para 4 personas. En el Puesto de Mando Móvil debe disponer de mapas, planos y de toda otra clase de equipo e información pertinentes. Para que el Puesto de Mando Móvil sea fácilmente reconocible, debe estar provisto de una baliza elevada para distinguirlo, incluyendo un banderín de cuadros, un cono de tráfico de colores, un globo o una luz rotativa (beacon).	Capítulo 1
113	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 3 literal a subnumeral 3 ítem i) <i>Comunicaciones</i> Sistema de Comunicaciones. El operador del aeródromo debe disponer de los equipos de comunicación necesarios para que el PMM y el COE cuenten con comunicaciones continuas entre ellos y con todas las dependencias que participan en las operaciones de emergencia, incluyendo una red adecuada de comunicaciones con los organismos de las poblaciones vecinas. Estos equipos de comunicación deben estar identificados en el plan, con el detalle de frecuencias, indicativos, números telefónicos, etc.	Capítulo 3
114	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 4 literal a) <i>Uniformidad</i> El Plan de Emergencia de Aeródromo debe guardar uniformidad en cuanto a su conformación estructural, con los planes de emergencia de otros aeródromos.	Todo el Documento
115	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 4 literal b) <i>Alcance</i> El plan debe comprender todas las emergencias posibles de ocurrir en el área de un aeródromo o sus proximidades.	Capítulo 2
116	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 4 literal c) <i>Operatividad</i> El plan debe ser factible de ser llevado a cabo verificando la operatividad del mismo, mediante la ejecución periódica de simulacros, según lo establecido en la RDAC 153 - Capítulo E.	Capítulo 4
117	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 4 literal d) <i>Participación</i> El plan debe incluir la participación de todas las dependencias u organismos internos y externos al aeródromo que pueden contribuir a la finalidad de salvar vidas humanas.	Capítulo 2
118	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 4 literal e) <i>Flexibilidad</i> El plan debe permitir la adaptación a las diferentes situaciones que se presenten en las emergencias.	Capítulo 3
119	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 4 literal f) <i>Interdependencia</i> El plan debe estar interrelacionado con otros planes de emergencia (para el caso de una ciudad donde existan varios aeródromos), con el Plan de Desastres de la ciudad y con otras dependencias.	Todo el Documento
120	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 5 literal a subnumeral 1 El Plan de Emergencia del Aeródromo debe ser elaborado por el operador de aeródromo, y debe cumplir con los siguientes requisitos: Impreso para ser aprobado por la AAC y en digital en un formato que facilite la revisión por parte de la AAC.	Todo el Documento
121	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 5 literal a subnumeral 2 El Plan de Emergencia del Aeródromo debe ser elaborado por el operador de aeródromo, y debe cumplir con los siguientes requisitos: Permitir la inclusión de páginas que hagan referencia a la vigencia, las revisiones y posibles enmiendas efectadas y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.	Todo el Documento
122	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo II - Aspectos Generales - numeral 5 literal a subnumeral 3 El Plan de Emergencia del Aeródromo debe ser elaborado por el operador de aeródromo, y debe cumplir con los siguientes requisitos: Facilidad de adecuarse que permita la preparación, el ensayo y el proceso de aceptación o aprobación. El plan de emergencia o un resumen del mismo, dependiendo de su complejidad, deberá estar incluido en el Manual de Aeródromo.	Todo el Documento
123	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 1 i) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que están implicadas aeronaves</i> Accidentes de aeronaves en el aeródromo	Capítulo 3
124	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 1 ii) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: Accidentes de aeronaves fuera del aeródromo <i>Emergencias en las que están implicadas aeronaves</i>	Capítulo 3
125	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 1 iii) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que están implicadas aeronaves</i> Incidentes de aeronaves en vuelo	Capítulo 3
126	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 1 iv) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que están implicadas aeronaves</i> Incidentes de aeronaves en tierra	Capítulo 3
127	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 2 i) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que no están implicadas aeronaves</i> Incendios de edificios	Capítulo 3
128	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 2 ii) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que no están implicadas aeronaves</i> Emergencias ocasionadas por condiciones meteorológicas adversas o catástrofes naturales	Capítulo 3
129	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 2 iii) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que no están implicadas aeronaves</i> Emergencias ocasionadas por el manejo de mercancías peligrosas	Capítulo 3
130	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 2 iv) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en las que no están implicadas aeronaves</i> Emergencias médicas	Capítulo 3
131	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 3 i) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias mixtas</i> Aeronaves/edificios	Capítulo 3
132	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 3 ii) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias mixtas</i> Aeronaves/instalaciones de reabastecimiento de combustible	Capítulo 3
133	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 3 iii) El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias mixtas</i> Aeronaves/aeronaves	Capítulo 3
134	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 4 El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias de salud pública</i> Se debe contemplar el riesgo potencial de propagación internacional de una enfermedad transmisible grave, por medio de viajeros o carga que utilicen transporte aéreo y brotes graves de enfermedades transmisibles que puedan afectar a una gran parte del personal del aeródromo y pasajeros.	Capítulo 3
135	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I - Emergencias en el Aeródromo - Capítulo III - Planificación de Emergencia - numeral 1 literal a subnumeral 5 El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: <i>Emergencias en entornos difíciles</i> Se debe contemplar este tipo de emergencias, cuando el aeródromo esté ubicado o se encuentre cerca de zonas con agua, pantanos o en terrenos difíciles, o cuando una parte de las operaciones de aproximación y salida tengan lugar sobre estas zonas.	Capítulo 3

136	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 1 literal a subnumeral 6</p> <p>El Plan de Emergencia del Aeródromo, debe contener los procedimientos para enfrentar las distintas emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus proximidades, abarcando como mínimo: Cabe mencionar que la consideración en el plan, de aquellas emergencias que sucedan en las inmediaciones del aeródromo, deberán ser aquellas que involucren o afecten la operación de aeronaves, especialmente en lo relacionado al despliegue de medios del SSE. Otros sucesos distintos de los antes mencionados, deben ser cuidadosamente planificados antes de su inclusión en el plan, ya que podrían implicar la suspensión de las operaciones en el aeródromo.</p>	Capítulo 3
137	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 2 literal a</p> <p>El Plan de Emergencia del Aeródromo debe coordinar la participación de todas las entidades existentes en el aeródromo y en las poblaciones vecinas que pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia:</p> <p>1. Dependencias u organizaciones dentro del aeródromo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Servicios de Tránsito Aéreo</li> <li>ii. Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios</li> <li>iii. Servicios Médicos</li> <li>iv. Servicios de Seguridad (AVSEC)</li> <li>v. Supervisión de plataforma</li> <li>vi. Comunicaciones</li> <li>vii. Exploradores aéreos</li> <li>viii. Empresas de servicios aeroportuarios (handling)</li> <li>ix. Policía Nacional</li> <li>x. Migraciones</li> <li>xi. Aduanas</li> <li>xii. Acreditados del aeródromo</li> </ol> <p>2. Dependencias u organizaciones fuera del aeródromo</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Cuerpo de bomberos de la localidad</li> <li>ii. Cuartel de la policía local</li> <li>iii. Ministerio de Salud</li> <li>iv. Autoridades gubernamentales</li> <li>v. Gestión de riesgos</li> <li>vi. Clero</li> <li>vii. Fuerzas Armadas</li> <li>viii. Guardacostas</li> <li>ix. Correo</li> <li>x. <i>Local Radio</i></li> </ol>	Capítulo 2
138	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 3 literal a subnumeral 1</p> <p>El plan de emergencia debe comprender los procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia a través de: Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; prácticas de emergencias parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas; y simulacros sobre el plano, por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el período de seis meses en el que se realice un simulacro general, o</p>	Capítulo 4
139	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 3 literal a subnumeral 2</p> <p>El plan de emergencia debe comprender los procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia a través de: Una serie de pruebas modulares que comience el primer año y concluya en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años. Con el objeto de concentrar los esfuerzos en componentes específicos de los planes de emergencia establecidos.</p>	Capítulo 4
140	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 3 literal b</p> <p>Posteriormente a la realización de un simulacro, el Comité de Emergencias del aeródromo debe evaluar los resultados y la performance del plan de emergencia y en base a los resultados se llevará a cabo las modificaciones necesarias, según el procedimiento de revisión y mejora que el plan debe incluir.</p>	Capítulo 4
141	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 3 literal c</p> <p>En caso que ocurriera una emergencia real se considerará como un simulacro completo y el operador de aeródromo debe llevar a cabo el procedimiento de revisión y mejora del plan.</p>	Capítulo 4
142	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal a subnumeral 1</p> <p><i>Operador del aeródromo.</i> Entre las responsabilidades del operador de aeródromo están las siguientes: <i>Cumplir con lo establecido en lo relacionado con la respuesta a emergencias.</i></p>	Todo el Documento
143	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal a subnumeral 2</p> <p><i>Operador del aeródromo.</i> Entre las responsabilidades del operador de aeródromo están las siguientes: <i>Administración del plan de emergencia.</i></p>	Capítulo 4
144	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal a subnumeral 3</p> <p><i>Operador del aeródromo.</i> Entre las responsabilidades del operador de aeródromo están las siguientes: <i>Conformar un Comité de Emergencia de acuerdo a lo establecido en el Punto 2 del Capítulo 2.</i></p>	Capítulo 1
145	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal a subnumeral 4</p> <p><i>Operador del aeródromo.</i> Entre las responsabilidades del operador de aeródromo están las siguientes: <i>Disponer de un lugar fijo, dotado de las instalaciones y equipamiento adecuados para el funcionamiento del Centro de Operaciones de Emergencia (COE), y asignar un vehículo a dedicación exclusiva como Puesto de Mando Móvil (PMM).</i></p>	Capítulo 2
146	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal a subnumeral 5</p> <p><i>Operador del aeródromo.</i> Entre las responsabilidades del operador de aeródromo están las siguientes: <i>Cuando corresponda, establecer los acuerdos de participación en el plan de emergencias con las agencias integrantes del plan mediante cartas de acuerdo de ayuda mutua.</i></p>	Adjunto 4
147	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal a subnumeral 6</p> <p><i>Operador del aeródromo.</i> Entre las responsabilidades del operador de aeródromo están las siguientes: <i>Asignar un coordinador como única autoridad del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i></p>	Capítulo 4
148	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 1</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Ejercer el control total de las actividades que se desarrollen durante la emergencia.</i></p>	Capítulo 4
149	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 2</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Cuando corresponda, redactar cartas de acuerdo con las agencias participantes del plan.</i></p>	Capítulo 4
150	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 3</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Efectuar evaluaciones, revisiones y/o modificaciones del plan de emergencia, de acuerdo a los resultados obtenidos en los simulacros y en las emergencias reales.</i></p>	Capítulo 4
151	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 4</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Mantener actualizada la información y el equipamiento de comunicación con las dependencias participantes del plan, así como la lista de personal y de las dependencias participantes del plan, el inventario de los recursos existentes para ser utilizados en caso de emergencia, el registro de las evaluaciones y correspondientes cambios al plan de emergencia y el registro de las personas o dependencias que reciben copias del documento del plan, así como de las modificaciones producidas, entre otros.</i></p>	Capítulo 4
152	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 5</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Permitir la participación de todo el personal especializado necesario para el desarrollo del plan; así como garantizar que el personal del aeródromo conozca sus deberes y responsabilidades durante la emergencia y estén debidamente entrenados.</i></p>	Capítulo 4
153	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 6</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Establecer los procedimientos para las verificaciones de las instalaciones y equipos que han de utilizarse durante las emergencias y la frecuencia de dichas verificaciones, para asegurar su buen funcionamiento en cualquier momento.</i></p>	Capítulo 4
154	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 4 literal b subnumeral 7</p> <p><i>Coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo.</i> El coordinador del Plan de Emergencia del Aeródromo, tendrá las siguientes responsabilidades: <i>Cualquier otra que le asigne el operador de aeródromo, aprobada por el Comité de Emergencia</i></p>	Capítulo 4
155	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 5 literal a</p> <p><i>Aspecto legal.</i></p> <p>El operador de aeródromo debe revisar todas las disposiciones legales vigentes por parte del Estado que regulan el establecimiento de los planes de emergencia, como también aquellas que involucren las responsabilidades de los organismos de apoyo.</p>	Todo el Documento
157	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		<p>Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 5 literal c</p> <p><i>Atmósfera del plan.</i> El operador de aeródromo debe definir los tipos de emergencia que pueden presentarse, debiendo considerar los factores tales como:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Características físicas del aeródromo.</li> <li>2. Características operacionales.</li> <li>3. Aspectos ambientales.</li> <li>4. Susceptibilidad a los desastres naturales.</li> </ol>	Capítulo 1 Capítulo 2

158	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 5 literal d Recursos necesarios. El operador de aeródromo debe elaborar un inventario de los recursos existentes en el aeródromo y en la ciudad que sirve, para poder determinar los recursos que necesita para enfrentar las emergencias probables.	Capítulo 2
159	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte I – Emergencias en el Aeródromo – Capítulo III – Planificación de Emergencia – numeral 5 literal e Curtas de Acuerdo. El operador de aeródromo debe concertar los acuerdos pertinentes, cuando corresponda con cada una de las organizaciones que participan en el PEA, mediante un documento escrito que debe ser previamente consensado por ambas partes, en la que se establecen las funciones que le corresponde realizar al respectivo organismo de apoyo ante una emergencia en el aeródromo. La relación de estas curtas de acuerdo debe figurar en el documento del plan.	Adjunto 4
160	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal a Se deben retirar las aeronaves inutilizadas que como consecuencia de un accidente / incidente o por cualquier otra condición o falla interfirieran en las actividades normales de un aeródromo lo que exige tomar acciones inmediatas.	Capítulo 3
161	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal b Los operadores de aeródromo deben establecer e incluir en el Manual de Aeródromo, un plan para el retiro de las aeronaves que quedan inutilizadas en el área de movimiento o en sus proximidades y designar un coordinador para poner en práctica dicho plan.	Capítulo 3
162	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal c El Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas debe ser aceptable por la AAC de conformidad con lo establecido en el RDAC 153 - Capítulo B.	Capítulo 3
163	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal d subnumeral 1 El plan debe incluir lo siguiente: Una lista del equipo y del personal que podría estar disponible en el aeródromo o en sus proximidades;	Capítulo 3
164	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal d subnumeral 2 El plan debe incluir lo siguiente: Una lista del equipo adicional disponible en otros aeródromos cercanos;	Capítulo 3
165	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal d subnumeral 3 El plan debe incluir lo siguiente: Una lista de los agentes designados para actuar en nombre de cada operador en el aeródromo;	Capítulo 3
166	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal d subnumeral 4 El plan debe incluir lo siguiente: Una declaración de los acuerdos de las líneas aéreas respecto a un fondo común de equipo especial; y	Adjunto 4
167	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal d subnumeral 5 El plan debe incluir lo siguiente: Una lista de contratistas locales (con nombres y números de teléfono) que puedan proveer equipo pesado en arrendamiento para el retiro.	Capítulo 3
168	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal d subnumeral 6 El plan debe incluir lo siguiente: La descripción del procedimiento de activación y ejecución de las tareas contenidas en el mismo	Capítulo 3
169	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal e Los operadores de aeródromo deben proporcionar a las dependencias responsables de los Servicios de Información Aeronáutica la información actualizada sobre la capacidad para retirar las aeronaves inutilizadas que se encuentran en el área de movimiento o en sus proximidades. Esta capacidad debe basarse en el equipo disponible en el aeródromo y en el equipo que, de acuerdo con el Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas, pueda estar disponible en el menor tiempo.	Capítulo 3
170	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal f En caso de que el plan contemple acuerdos entre líneas aéreas en lo relacionado a equipo y recursos para uso en común, estos deberán tomarse en cuenta para determinar la capacidad de trasladar una aeronave inutilizada.	Adjunto 4
171	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal g El plan debe consignar los números telefónicos del coordinador del operador de aeródromo, responsable de las operaciones de retiro de una aeronave inutilizada, a fin de que esté disponible a los explotadores de aeronaves y la AAC.	Capítulo 3
172	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 1 literal h Los explotadores de aeronaves también deben contar con un procedimiento para el retiro de aeronaves inutilizadas, el cual debe ser solidario con el plan de retiro del aeródromo y estar a disposición del operador del aeródromo.	Capítulo 3
173	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 1 Medidas para proteger las evidencias: No se debe mover la aeronave inutilizada sin la autorización del órgano responsable de la investigación de accidentes e incidentes de aviación.	Capítulo 3
174	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 2 Medidas para proteger las evidencias: El operador de aeródromo y los explotadores aéreos deben tomar medidas apropiadas para proteger los restos de la aeronave hasta que llegue el representante del órgano responsable de la investigación del accidente.	Capítulo 3
175	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 3 i Medidas para proteger las evidencias: En circunstancias excepcionales, cuando se deba mover la aeronave (por razones de seguridad operacional), tanto el operador del aeródromo como el explotador aéreo deben asegurarse que: Se tomen fotografías de la aeronave inutilizada como mínimo, desde cuatro direcciones, incluyendo fotografías del puesto de piloto que muestren la posición de todos los conmutadores y mandos.	Capítulo 3
176	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 3 ii Medidas para proteger las evidencias: En circunstancias excepcionales, cuando se deba mover la aeronave (por razones de seguridad operacional), tanto el operador del aeródromo como el explotador aéreo deben asegurarse que: Se marquen en el suelo el lugar y la posición de los principales componentes, poniendo estacas en el suelo o marcas en la superficie, según corresponda; y	Capítulo 3
177	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 3 iii Medidas para proteger las evidencias: En circunstancias excepcionales, cuando se deba mover la aeronave (por razones de seguridad operacional), tanto el operador del aeródromo como el explotador aéreo deben asegurarse que: Se trace un diagrama del lugar del accidente, incluida las trazas y huellas que hayan quedado, donde conste el lugar de todos los componentes principales y la posición relativa de cada uno con respecto a un punto o línea de referencia.	Capítulo 3
178	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 4 Medidas para proteger las evidencias: Si durante las operaciones de retiro de la aeronave ésta o parte de misma resulta más dañada, deberá quedar constancia de ese daño, denominado daño secundario, de modo que pueda distinguirse del daño causado por el impacto.	Capítulo 3
179	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 5 Medidas para proteger las evidencias: Previo al inicio de las operaciones de recuperación, deberá ponerse a disposición del personal que desarrollará las labores de remoción de la aeronave, el Manual de Recuperación de Aeronaves Inutilizadas (ARM) del fabricante de la aeronave.	Capítulo 3
180	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 6 Medidas para proteger las evidencias: Se debe asegurar que solo personas experimentadas dirijan las operaciones de retiro de la aeronave.	Capítulo 3
181	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 2 literal a subnumeral 7 Medidas para proteger las evidencias: Las precauciones en cuanto a seguridad operacional deben prevalecer y tener prioridad sobre todos los demás parámetros e imperativos que deben tenerse en cuenta para el retiro.	Capítulo 3
182	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 3 Se debe tener en cuenta que, un incidente que requiera el retiro de una aeronave puede ocurrir en cualquier momento, en diferentes magnitudes y/o durante diferentes condiciones meteorológicas, por lo que el proceso de recuperación puede tomar desde pocas horas hasta muchos días, dependiendo de la gravedad. Si bien es difícil predecir este tipo de incidentes, pueden prevverse y se puede estar preparado en caso de que ocurran.	Capítulo 3
183	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 4 literal a El retiro de aeronaves inutilizadas puede ser una operación muy compleja que supone varios procedimientos específicos entre los que se incluyen operaciones tales como nivelar y levantar la aeronave. Estos procedimientos pueden ser peligrosos y el coordinador de las tareas de retiro de la aeronave inutilizada debe extremar las precauciones a fin de evitar las lesiones a los trabajadores que realizan las tareas e impulsar un daño secundario de la aeronave.	Capítulo 3
184	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 4 literal b En algunos casos, las operaciones de retiro no pueden comenzar hasta que se haya completado la investigación que debe llevar a cabo la autoridad encargada de la misma en el lugar y se autorice oficialmente el retiro de la aeronave. Debido a estas cuestiones, no siempre es posible despejar el aeródromo tan pronto como lo desea el explotador de la aeronave.	Capítulo 3
185	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2	Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 1 i El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El explorador aéreo y/o el operador de aeródromo, según corresponda, deben realizar y coordinar con la AAC lo siguiente: Arreglos para asegurar la entrada temporal y sin demora al aeródromo, del personal calificado que sea necesario para el retiro de la aeronave inutilizada, como así también de herramientas, piezas de repuesto y equipo que sea necesario para, entre otras cosas, reparar o recobrar las aeronaves averiadas; y	Capítulo 3

186	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 1 i El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El explorador aéreo y/o el operador de aeródromo, según corresponda, deben realizar y coordinar con la AAC lo siguiente: Arreglos para facilitar la entrada temporal y sin demora en su territorio 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.	Capítulo 3
187	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 2 i El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El operador del aeródromo debe: Designar una persona responsable para la coordinación de las operaciones de recuperación y elaborar el plan para el retiro de aeronaves inutilizadas.	Capítulo 3
188	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 2 ii El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El operador del aeródromo debe: Establecer un Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas, el cual deberá estar debidamente documentado e incluido como parte integrante del Manual de Aeródromo.	Capítulo 3
189	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 2 iii El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El operador del aeródromo debe: Assumir la responsabilidad del retiro de la aeronave inutilizada y en caso de ser necesario, contratar a un tercero para que lo haga, cuando el explotador de la aeronave no asuma la responsabilidad de las operaciones de retiro.	Capítulo 3
190	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 2 iv El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El operador del aeródromo debe: Organizar periódicamente simulacros con maquetas a fin de prever los diversos escenarios de retiro, los resultados que podrían esperarse y fundamentalmente, mantener adiestrado al personal a fin de reducir el riesgo de daños secundarios, lesiones y optimizar la eficiencia en la ejecución de la tarea.	Capítulo 3
191	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 2 v El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El operador del aeródromo debe: Mitigar los riesgos relacionados con las operaciones de recuperación cuando las operaciones de recuperación de aeronaves se llevan a cabo sin suspender las operaciones normales del aeródromo.	Capítulo 3
192	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 3 i El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El explotador de la aeronave debe: Notificar a la autoridad encargada de la investigación del incidente lo más rápido posible.	Capítulo 3
193	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 3 ii El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El explotador de la aeronave debe: Responsabilizarse del retiro de la aeronave.	Capítulo 3
194	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 3 iii El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El explotador de la aeronave debe: Transmitir la notificación del accidente o incidente al representante de su asegurador.	Capítulo 3
195	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 3 iv El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El explotador de la aeronave debe: Confeccionar un documento descriptivo del procedimiento para la recuperación de las aeronaves, que pueda consultarse, permitir la estandarización de las operaciones, según la situación existente, y que contengan además, toda la información de contacto relacionada con las personas que estarán involucradas en el Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas, debiendo suministrarse una copia de dicho documento al operador del aeródromo, quien lo incluirá como parte integrante de su Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas.	Capítulo 3
196	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 4 i El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. La autoridad responsable de la investigación del accidente o incidente debe: Notificar al responsable del Plan de Retiro de la Aeronave Inutilizada cuando la investigación del accidente o incidente haya concluido y que ha dado la autorización oficial para trasladar la aeronave.	Capítulo 3
197	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 4 ii El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. La autoridad responsable de la investigación del accidente o incidente debe: Poder al explotador de aeronaves que lleva a cabo varias tareas iniciales, tales como retirar el registrador de datos de vuelo y el registrador de la voz en el puesto de pilotaje.	Capítulo 3
198	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 5 literal a subnumeral 5 i El plan debe establecer las responsabilidades por el retiro de una aeronave inutilizada tanto para el explotador de la aeronave, como para el operador del aeródromo, así como las autorizaciones correspondientes por parte del Estado, lo cual tiene la finalidad de facilitar la planificación y se disponga rápidamente de los equipos necesarios. El asegurador: El explotador de aeronaves es responsable de su aeronave, lo que incluye trasladarla después de un accidente. El asegurador, podrá, por sí, o por medio de un representante participar en las operaciones de traslado.	Capítulo 3
199	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 6 literal a El operador de aeródromos, al elaborar el Plan de Retiro de Aeronaves Inutilizadas debe tener en cuenta los factores que pueden dar origen a las operaciones de recuperación de aeronaves, a fin de identificar necesidades particulares de cada escenario y diseñar procedimientos que se ajusten a la mayor cantidad de situaciones posibles. Las causas más comunes son las siguientes: 1. Falla del sistema de control de vuelo; 2. En el grupo motor, falla de los motores o del sistema inversor de empuje; 3. En el tren de aterrizaje, fallas del circuito hidráulico, los frenos, los neumáticos, el mando de dirección; 4. Condiciones meteorológicas tales como lluvia, nieve, hielo, vientos de costado, visibilidad, coeficiente de rozamiento de la pista; 5. Mantenimiento, masa y centrage; y, 6. Factores humanos tales como tripulación de vuelo.	Capítulo 3
200	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	Apéndice 2		Parte II – Traslado de Aeronaves Inutilizadas – Capítulo II – Planificación – numeral 7 literal a y b <b>Nuevas versiones de mayor tamaño (NVA)</b> Cuando aplique, el plan de retiro debe contener procedimientos para trasladar a las aeronaves cuyas dimensiones estén comprendidas dentro de lo que establece la RDAC 154, Tabla A-1, Letra de Clave E y/o F. Considerando que estas aeronaves pueden causar problemas logísticos que dificulten su retiro e imponen limitaciones operacionales de mayor duración en los grandes aeródromos, ocasionando situaciones como el bloqueo de más de una vía de acceso a la plataforma o el uso de pistas y calles de rodaje muy cercanas al lugar del accidente. <b>Retiro de las NVA</b> En los aeródromos donde operen NVA, el operador del aeródromo al solicitar o coordinar equipos para el retiro de aeronaves, debe tener en cuenta el tamaño y la masa de estos, para disponer de lo siguiente: 1. Elevadores neumáticos de más capacidad; 2. Gatos hidráulicos de más capacidad y con funciones para controlar el movimiento circular; 3. Diseños de nueva tecnología para equipo elevador; 4. Equipo elevador y de remolque de más capacidad; 5. Equipo para depósito temporal de combustible con más capacidad.	Capítulo 3



218	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 2 literal c) El operador de aeródromo debe coordinar con los explotadores aéreos la evacuación de las aeronaves que se encuentren en el aeródromo cuando se conozca por informe de la AAC 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.	Capítulo 3
219	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 3 literal a) subnumeral 1 El operador de aeródromo debe: Prestar asistencia técnica a las autoridades y usuarios del aeródromo por la caída de ceniza volcánica cubriendo las fases antes, durante y después de prescrito 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 y establecer el C.O.E., para el monitoreo, planificación y coordinación de las acciones del Plan de Control de Emisiones de Ceniza Volcánica.	Capítulo 3
220	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 3 literal a) subnumeral 2 al 9 El operador de aeródromo debe: 2. Coordinar la integración y participación entre las diferentes dependencias del aeródromo (ATS, MET, AIM, Servicios Médicos y personal responsable de la seguridad y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria) y las instituciones que de una u otra manera puedan constituir apoyo para solventar la contingencia que se presente. 3. Comunicar a la AAC para que se apliquen los procedimientos para la notificación sobre la emanación de ceniza volcánica, a través de la emisión de un NOTAM. 4. Establecer acciones de monitoreo permanente de la actividad volcánica a través de la información AFS y boletines vulcanológicos que recibe el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) del aeródromo; información que es transmitida de conformidad a las observaciones y monitoreo que realiza el organismo pertinente del Estado; el AIM; de conformidad a la información obtenida por las dependencias meteorológicas, debe determinar los niveles de peligro y las acciones de prevención y de respuesta a tomar, que resulten aceptables a la AAC. 5. Poner en marcha los procedimientos establecidos en caso de caída de ceniza volcánica en el aeródromo y organizar la oportuna evacuación y aseguramiento de las aeronaves en tierra, además de las acciones para reducir los efectos sobre la salud del personal y mantener el orden, la autoridad y los servicios asistenciales y técnicos dentro del aeródromo antes, durante y después de producido el fenómeno meteorológico. 6. Establecer las medidas para la solución rápida y eficiente, lo que hace necesario identificar características de las cenizas: tales como cantidad, tipo, volumen y evolución de la condición meteorológica, así como los procedimientos de mitigación en las áreas de movimientos, edificios, equipos y radioteles. 7. E. Valorar con la participación de todos los sectores involucrados, la condición de precipitación de cenizas, en base a los datos de información meteorológica, y condiciones de visibilidad remanentes para el tránsito aéreo, lo que permitirá determinar las características y momento de implementación del plan. 8. Adoptar 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 el "Plan de Control de Cenizas Volcánicas". 9. Mantener informada a la AAC, acerca de la evolución de la situación y cuando hayan concluido las tareas de remoción de cenizas y limpieza que permita contar con condiciones aptas para la operación de las aeronaves.	Capítulo 3
221	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 4 literal a) El operador de aeródromo debe implementar los procedimientos y programas de descontaminación de ceniza volcánica mediante medidas de mitigación que tiendan a minimizar los efectos causados por la presencia de las mismas en áreas operativas y no operativas, los cuales deben integrar un Plan de Control de Cenizas Volcánicas, estructurado por fases.	Capítulo 3
222	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 4 literal b) Las fases de implementación deben ser: 1. Fase I: Antes de la caída de ceniza volcánica. 2. Fase II: Durante la caída de ceniza volcánica; y 3. Fase III: Después de la caída de ceniza volcánica.	Capítulo 3
223	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 4 literal c) Las características que deben tener las distintas fases son: 1. Aplicación sencilla y rápida implementación, mediante procedimientos que el operador de aeródromo debe desarrollar y que sean aceptables para la AAC. 2. Implementar acciones concretas. 3. Aplicar un método para cada acción a realizar. 4. Llevar un sistema de registro a fin de permitir el seguimiento de la evolución del evento.	Capítulo 3
224	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 4 literal d) Fase I: Antes de la caída de ceniza volcánica. Esta fase implica la detección de ceniza volcánica por cualquier medio (visual o electrónico), con la característica que se presente. Las responsabilidades durante esta fase deben ser: i. Operador de aeródromo i. Definir y determinar el personal calificado y las responsabilidades para implementar esta fase, que resulten aceptables a la AAC. ii. Establecer los procedimientos y requerimientos para protección de personal, material y equipo de todas las instalaciones e infraestructura del aeródromo, garantizar su seguridad y mantenerlos en condiciones óptimas para el desarrollo de las operaciones aéreas. iii. Capacitar y entrenar al personal sobre medidas preventivas y correctivas ante la presencia de ceniza volcánica. iv. Coordinar con los organismos gubernamentales las funciones y responsabilidades que tendrán en la ejecución de cada fase. v. Coordinar con los operadores aéreos, los procedimientos a seguir para la evacuación de las aeronaves y de protección de agallas que no pueden ser evacuadas. vi. Mantener a través de los Servicios de Meteorología estrecha comunicación con el Centro de Análisis y Pronóstico del aeródromo, con la finalidad de recibir información actualizada sobre la evolución de la actividad del volcán. vii. Una vez atendidos todos los requerimientos, supervisar la ejecución de las medidas preventivas a fin de proteger las instalaciones, material y equipo. viii. Notificar a los operadores de aeronaves la responsabilidad de elaborar su propio plan de contingencia en forma coordinada con el Plan de Emergencia del Aeródromo para la evacuación de las aeronaves. ix. Identificar a cada persona responsable por parte de los operadores aéreos, medios de comunicación disponibles, y números telefónicos, a los efectos de su rápida localización, en caso de ser	Capítulo 3
225	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 4 literal e) Fase II Durante la caída de ceniza volcánica La implementación de esta fase implica la detección de ceniza volcánica por medio visual con la característica de que la misma se encuentre en un proceso de precipitación o descenso hacia el aeródromo. Las responsabilidades durante esta fase deben ser: i. Operador de aeródromo i. Solicitar a la AAC la emisión del NOTAM. ii. Coordinar, controlar y dirigir la evacuación de las aeronaves que se encuentren en el aeródromo, con el propósito de proteger a las aeronaves, a los pasajeros y demás equipamiento. iii. Activar la cadena de llamadas a los operadores aéreos y coordinar con ATS y la AAC la evacuación de las aeronaves de acuerdo a su plan de contingencia. iv. Analizar la información de la actividad volcánica, recopilada por el Servicio de Información Meteorológica. v. Ante una inminente caída de ceniza volcánica sobre el aeródromo y áreas de aproximación, previa consulta inmediata con la AAC tomará la decisión para el cierre de las operaciones aéreas, solicitando la publicación del NOTAM correspondiente. vi. Emitido el NOTAM, coordinar con ATS para que se notifique a las aeronaves en vuelo, desde y hacia la estación para que se dirijan a su aeródromo alternativo. vii. Disponer que el personal de turno utilice las protecciones de seguridad industrial entregadas para este fin. viii. Implementar los procedimientos de limpieza de la ceniza volcánica en el área de movimiento y el equipo a utilizar. 2. Meteorología i. Coordinar, recibir y transmitir toda la información entregado por el organismo competente en materia vulcanológica del Estado. ii. Realizar la observación directa e identificación de presencia de ceniza volcánica en el aeródromo. iii. Emitir los informes meteorológicos de la AAC. iii. Emitir los informes meteorológicos de la AAC.	Capítulo 3
226	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 4 literal f) Fase III Después de la caída de ceniza volcánica En esta fase, deben implementarse los procedimientos establecidos por el operador de aeródromo para la limpieza de la ceniza volcánica, debiendo utilizarse los medios manuales o mecánicos establecidos en el plan. Las responsabilidades de los distintos actores deben ser: 1. Operador de aeródromo i. Aplicar los procedimientos establecidos para la limpieza de la ceniza volcánica. ii. A través del organismo responsable ambiental, debe determinar el retiro y sitio de acopio de la ceniza volcánica evitando la contaminación ambiental, cuidando que el procedimiento y las condiciones de disposición final sean aceptables a la AAC y no ocasionen daños al medio ambiente. iii. Efectuar inspecciones periódicas para evaluar las condiciones operativas del área de movimiento y notificar a la AAC para determinar si se requiere una extensión del cierre de las operaciones aéreas y la emisión de un nuevo NOTAM. iv. Previa verificación de los inspectores de la AAC, el operador de aeródromo debe realizar las coordinaciones necesarias, con la AAC, operadores aéreos y demás organismos involucrados de las distintas áreas del aeródromo, para lograr el reinicio de las operaciones en el aeródromo. v. Comunicar a la AAC, operadores aéreos, entes gubernamentales, servicios conexos, personal que opere en el aeródromo y otros de la apertura de las operaciones aéreas. 2. Gestión Información Aeronáutica (AIM) i. Emitir el NOTAM de inicio de las operaciones aéreas, previa coordinación con SNA, ATC, OPS y AAC. 3. Operadores aéreos i. Realizar las acciones tendientes a reanudar las operaciones, las cuales deben incluir la determinación de la condición de aeronavegabilidad de las aeronaves, aptitud de las tripulaciones, etc. 4. AAC i. Monitorear y fiscalizar el desarrollo del plan a fin de garantizar que las acciones se encuentran en un nivel de riesgo de contaminación operacional aceptable.	Capítulo 3
227	Reglamento	RDAC 153 - Operación de Aeródromos	-	Apéndice 2		Parte III – Respuesta a emergencias por ceniza volcánica – Capítulo II – Plan de Control de Cenizas Volcánicas – numeral 5) El operador de aeródromo debe establecer los procedimientos, formularios y documentos necesarios para mantener un archivo y seguimiento del plan de trabajo de limpieza y descontaminación del área de movimiento por efecto de la caída de ceniza volcánica en el aeródromo y notificar a la AAC para mejorar la seguridad operacional ante la presencia de fenómenos naturales.	Capítulo 3

229	Reglamento	RDAC 139 - Certificación de Aeródromos	Apéndice E					CAPÍTULO 1 GENERALIDADES 1. Introducción 6. El manual de aeródromo es un requisito fundamental del proceso de certificación de aeródromos. 6. El operador de aeródromo dispondrá de un manual de aeródromo, mismo que estará conformado por información general, estructura orgánica, líneas de responsabilidad, datos administrativos procedimientos operacionales y mantenimiento; programa de capacitación, planes de emergencia, mantenimiento, manejo ambiental, fauna y sistema de gestión de la seguridad operacional entre otros, y todo lo relacionado con la certificación y operación para la clave de referencia del aeródromo, en cumplimiento con esta Regulación, este manual debe ser aceptado por la AAC.	Todo el Documento
230	Reglamento	RDAC 139 - Certificación de Aeródromos	Apéndice E					CAPÍTULO 2 CONTENIDO DEL MANUAL DE AERÓDROMO 2. Parte 4 - Detalles de los Procedimientos Operacionales de Aeródromo c. Plan de Emergencia del Aeródromo El operador de aeródromo establecerá el plan de emergencia del aeródromo, ajustado a las especificaciones contenidas en el Apéndice 2 - Parte 4 de la RDAC 153, incluyendo lo siguiente: 1. Planes para enfrentar emergencias que ocurran en el aeródromo o en sus cercanías (a definir en el manual de aeródromo), incluyendo incendios estructurales; sabotaje, comprendidas las amenazas de bomba (aeronaves o estructura); apoderamiento ilícito de aeronaves; accidentes e incidentes en el aeródromo, abarcando consideraciones de "antes, durante y después de la emergencia"; 2. Detalles de instalaciones y equipo que han de usarse en las emergencias, incluyendo la frecuencia de dichos ensayos. 3. Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participen en el plan de emergencia. 4. Prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años; y prácticas de emergencia parciales en el año que siga a la práctica completa de emergencia de aeródromo para asegurarse de que se han corregido las deficiencias observadas durante las prácticas completas y su planificación. 5. Una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años; y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurra una emergencia, para evaluar y corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia. 6. En entornos difíciles, en este plan se incluirá la pronta disponibilidad de los servicios especiales de salvamento correspondientes, y la coordinación con los mismos, a fin de poder responder a emergencias cuando un aeródromo esté situado cerca de zonas con agua o pantanosos, y en los que una proporción significativa de las operaciones de aproximación o salida tienen lugar sobre esas zonas. 7. Detalles de simulacros parciales al año siguiente de cada simulacro general, para mantener el entrenamiento y/o mejorar las deficiencias detectadas en los simulacros generales del personal de las diversas dependencias que participen en el plan de emergencia.	Todo el Documento
231	Reglamento	RDAC 139 - Certificación de Aeródromos	Apéndice E					CAPÍTULO 2 CONTENIDO DEL MANUAL DE AERÓDROMO 5. Parte 4 - Detalles de los Procedimientos Operacionales de Aeródromo n. Manipulación de Materiales Peligrosos El operador de aeródromo detallará los procedimientos para la manipulación y almacenamiento seguros de materiales peligrosos en el aeródromo incluyendo procedimientos para: 1. El establecimiento de áreas especiales en el aeródromo para el almacenamiento de líquidos inflamables (incluyendo combustibles de aviación) y cualquier otro material peligroso. 2. Comunicar a los servicios SSEI cuando los operadores aéreos trasladan materiales peligrosos a bordo con destino al aeródromo o a la salida del mismo. 3. El método que ha de usarse para la entrega, almacenamiento, eliminación y tratamiento de materiales peligrosos. 4. Entre los materiales peligrosos se cuentan los líquidos y sólidos inflamables, líquidos corrosivos, gases comprimidos y materiales magnetizados o radioactivos. En el plan de emergencia del aeródromo deberán incluirse arreglos para tratar todo derrame accidental de materiales peligrosos.	Capítulo 3
232	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.1		La planificación de emergencia en los aeropuertos es el proceso por el cual cada aeropuerto se prepara para hacer frente a cualquier emergencia que ocurra en el mismo o en las cercanías. El objetivo de la planificación de emergencia en los aeropuertos es el de reducir a un mínimo las consecuencias de una emergencia que se presente particularmente en lo que respecta a salvar vidas y a que pueden continuar las operaciones de las aeronaves En el plan de emergencia de un aeropuerto se establecen los procedimientos conductivos a coordinar las medidas que han de aplicarse las diversas dependencias (o servicios) del aeropuerto y aquellos organismos de las poblaciones vecinas, que pueden prestar su ayuda para responder a una emergencia	Todo el Documento
233	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.2		Cada plan de emergencia debería consistir en un programa que haya sido objeto de coordinación entre el aeropuerto y las poblaciones vecinas. Es de desear que exista esta coordinación puesto que los planes y procedimientos necesarios para hacer frente a situaciones importantes de emergencia en el aeropuerto son semejantes a los que han de aplicarse para otros tipos de emergencias importantes que ocurren en las poblaciones puesto que el aeropuerto puede ser un centro importante de una red de transporte para atender a cualquier situación de emergencia en una población (ya sea un accidente de aeroplano, una calamidad natural, una explosión e incluso un huracán), debe establecerse claramente la función que el aeropuerto debe desempeñar en cualquier situación de emergencia de la población. Cada aeropuerto y cada núcleo de población tienen necesidades y características peculiares, pero a pesar de las diferencias de índole política, jurisdiccional y orgánica las necesidades y conceptos básicos implicados en los planes de emergencia de materiales peligrosos la emisión de un nuevo NOTAM. iv. Previa verificación de los inspectores de la AAC, el operador de aeródromo debe realizar las coordi.	Todo el Documento
234	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.3		No habrá muchas diferencias en la ejecución de un plan de emergencia de aeropuerto para responder a un accidente o incidente de aeronave, ya sea que éste haya ocurrido en el aeropuerto o fuera del mismo. Solamente se observarían modificaciones en lo que respecta a la jurisdicción. En un accidente o incidente de aeronave en el aeropuerto, ordinariamente asumirá el mando las autoridades del aeropuerto. En un accidente o incidente de aeronave fuera del aeropuerto, el mando recaerá en el organismo designado en el acuerdo de ayuda mutua para casos de emergencia, anteriormente concertado con las poblaciones vecinas. Cuando ocurre un accidente o incidente de aeronave inmediatamente en las afueras del perímetro del aeropuerto, la responsabilidad jurisdiccional corresponderá al organismo designado en el acuerdo de ayuda mutua para casos de emergencia, previamente concertado con las poblaciones vecinas Sin embargo, esto no debería influir en la reacción inmediata del personal del aeropuerto y de las dependencias que estenal de las diversas dependencias que participan en el plan de emergencia. 4.	Capítulo 3
235	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.4		En el plan de emergencia del aeropuerto debería incluir un conjunto de instrucciones para asegurar que intervienen con la prontitud requerida los servicios de salvamento y extinción de incendios, los encargados del cumplimiento de la ley, los servicios de policía y de seguridad, los servicios médicos y las demás dependencias de dentro y de fuera del aeropuerto, así como toda clase de personal competente, instruido y experto que sea adecuado para enfrentarse a cualquier clase de condiciones desastrosas.	Capítulo 3
236	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.5		Para que el plan de emergencia del aeropuerto sea completo y capaz de llevarse perfectamente a la práctica deben tenerse en cuenta: a) la planificación ANTES de la emergencia, b) las actividades DURANTE la emergencia, c) el apoyo y la documentación necesarios DESPUÉS de la emergencia.	Todo el Documento
237	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.6		En la fase "antes de la emergencia" se incluyen los planes para controlar todos los factores que puedan influir en la respuesta eficaz a una emergencia. En la etapa de planificación previa debe determinarse la autoridad a la que incumbe la organización y a la que corresponden las tareas de preparar, someter a prueba y ejecutar el plan de emergencia.	Capítulo 2 Capítulo 4
238	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.7		Lo que ha de tenerse en cuenta "durante la emergencia" dependerá de la etapa, de la índole y del lugar de la emergencia. La situación puede cambiar a medida que progresa la labor de salvamento. (Por ejemplo, aunque el jefe actual o designado de los servicios de extinción de incendios del aeropuerto, será normalmente la primera persona al mando del equipo de emergencia, éste pasará seguramente a ser uno de los diversos jefes de dependencias que intervienen en la emergencia y que asumen sus propias funciones en el puesto de mando bajo la jurisdicción de la persona designada como jefe "de operaciones".)	Capítulo 3
239	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.8		Lo que ha de tenerse en cuenta "después de la emergencia" tal vez no sea tan urgente como lo precedente, pero debe amparar con detalle y proyectarse por adelantado lo relacionado con el relevo de autoridad y de responsabilidad en el lugar del suceso. Puede ser necesario que parte de personal que interviene directamente en las primeras etapas de las operaciones tenga que permanecer en el escenario del suceso y tenga que asumir una función de apoyo (es decir, el personal de policía y de seguridad, el personal de salvamento y extinción de incendios, oficiales del aeropuerto y el personal de obras públicas). Por consiguiente, también puede ser necesario proyectar de antemano la realización de tales servicios de apoyo, y estudiar los problemas relacionados con la restauración y el mantenimiento de los servicios de protección para que puedan continuar las operaciones normales del aeropuerto y de las aeronaves que se hubiera interrumpido por razón de la emergencia. También debe tenerse en cuenta la necesidad de como derrame accidental de materiales peligrosos, la emisión de un nuevo NOTAM. iv. Previa verificación de los inspectores de la AAC, el operador de aeródromo debe realizar las coordinaciones necesarias, con la AAC, operadores aéreos y demás organismos involucrados de las distintas áreas del aeródromo, para lograr el retiro de las operaciones en el aeródromo. v. Comunicar a la AAC, operadores aéreos, entes gubernamentales, servicios conexos, personal que opera en el aeródromo y otros de la apertura de las operaciones aéreas. 2. Gestión Información Aeronáutica (AIM)	Capítulo 3
240	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.9		Las recomendaciones de manual se han formulado estableciendo como objetivo primordial el de ayudar a que sobrevivan los ocupantes de la aeronave y otras personas cuya vida pudiera estar en peligro como resultado del accidente o incidente de la aeronave. De la misma importancia es establecer los sistemas y que las personas involucradas reciban urgentemente tratamiento médico. La rapidez y la habilidad con que se proporcione tal tratamiento son esenciales en estas situaciones en las que corre peligro la vida humana. Para que las operaciones de salvamento sean eficaces se requiere previamente una adecuada planificación y es preciso realizar periódicamente simulacros.	Capítulo 4
241	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.10		Debe prevverse en las recomendaciones la posibilidad de que las operaciones hayan de realizarse en cualesquiera condiciones meteorológicas, por ejemplo, de extremo calor o frío, en situaciones de nieve, lluvia, viento o visibilidad reducida. También deben tener en cuenta la posibilidad de que el accidente ocurra sobre terrenos difíciles que rodean al aeropuerto, por ejemplo, extensiones de agua, carreteras, depresiones y otros lugares con problemas especiales.	Capítulo 3
242	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.11		Los textos de este manual no deberán entrar en conflicto con los reglamentos locales o estatales. Un objetivo importante de este documento es el de advertir a los departamentos u organismos participantes, que pueden ser llamados a intervenir en alguna emergencia de aviación, de que pueden presentarse conflictos por el hecho de que varios reglamentos toquen los mismos aspectos o también por la ausencia de reglamentación local. Es de esperar que esta información pueda ser útil para resolver problemas que se han presentado en emergencias reales.	Todo el Documento
243	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)		1	1.1	1.1.12		Un aspecto importante del plan, al que debe prestarse atención, es el de determinar todos los recursos o materiales que pueden utilizarse para hacer frente a emergencias señaladas en el plan de emergencia del aeropuerto. Es imprescindible incluir en el proceso de planificación el método más eficaz para apropiarse de tales recursos y para colocarlos en el momento oportuno en el lugar en que sean necesarios.	Capítulo 2



244	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	1	1.2.1.2.1	Las autoridades de cada aeropuerto deberían asumir la responsabilidad de establecer planes y procedimientos de emergencia para enfrentarse a cualquier condición inusitada en el aeropuerto y para coordinar el plan con las autoridades de las poblaciones vecinas. También incumbe a la autoridad del aeropuerto la responsabilidad de asignar el personal de emergencia y el equipo correspondiente a los diversos departamentos y dependencias interesados, y la de proporcionar al máximo los servicios de las aeronaves o del aeropuerto y todo lo concerniente a ayuda mutua.	Todo el Documento
245	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	1	1.2.1.2.2	En el plan debe indicarse detalladamente la forma coordinada de actuar o de participar todas las dependencias existentes, que, en opinión de la autoridad, puedan prestar su ayuda para responder a una emergencia. Pueden citarse como ejemplo las siguientes dependencias u organismos: a) En el aeropuerto 1) Servicios de salvamento y extinción de incendios; 2) servicios médicos; 3) servicios de policía y de seguridad; 4) administración del aeropuerto; 5) servicios de tránsito aéreo; y 6) espaldaderos de aeronaves b) Fuera del aeropuerto: 1) policía de ayuda mutua; 2) cuarteles locales de bomberos para ayuda mutua; 3) servicios médicos; 4) hospitales; 5) autoridades gubernamentales; 6) unidades militares; 7) patrullas del puerto o guardacostas; y 8) todos los demás organismos participantes.	Capítulo 3
246	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	1	1.2.1.2.3	La autoridad del aeropuerto debería asegurarse de que todas las dependencias u organismos participantes, a los que correspondan determinadas funciones y responsabilidades en el plan de emergencia, estén familiarizadas con su tarea. También deberían conocer a fondo las funciones que corresponden a otras dependencias u organismos dentro del plan de emergencia. En el Capítulo 4 se describe la responsabilidad y la función que desempeña cada dependencia u organismo, según el tipo de emergencia de que se trate.	Capítulo 3
247	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	1	1.3.1.3.1	La finalidad del plan de emergencia de un aeropuerto es asegurarse de que: a) existe una forma ordenada y eficaz para pasar de operaciones normales a operaciones de emergencia; b) se conozca la forma de delegar la autoridad en caso de emergencia en el aeropuerto; c) se han asignado responsabilidades en caso de emergencia; d) el personal está autorizado para realizar las acciones indicadas en el plan; e) está prevista la coordinación de los esfuerzos para enfrentarse a una emergencia; y f) se ha previsto que continúen de forma segura las operaciones de las aeronaves, o que se vuelva tan pronto como sea posible a las operaciones normales.	Capítulo 3
248	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	1	1.3.1.3.2	Es imprescindible que la autoridad del aeropuerto haya concertado con las poblaciones vecinas acuerdos de ayuda mutua para casos de emergencia en los que se determinen las responsabilidades y las obligaciones de cada una de las partes que intervienen. En estos acuerdos debería incluirse por lo menos lo siguiente: a) una indicación clara de los esfuerzos de responsabilidad y de jurisdicción de las diversas dependencias que puedan intervenir para evitar que haya problemas cuando ocurra una emergencia; b) establecimiento del mando; es decir un solo jefe de operaciones (con la definición de suplente en caso necesario); c) designación de prioridades en cuanto a las comunicaciones en el lugar del accidente; d) organización de los medios de transporte en de emergencia, bajo el mando de un rol coordinador previamente designado; e) determinación de las autoridades legales y de responsabilidades jurídicas de todo el personal que colabora en la emergencia; y f) arreglos previos en cuanto a la utilización de los recursos disponibles por ejemplo, equipo de salvamento, portátiles y pesados.	Adjunto 4
249	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	1	1.3.1.3.3	Los accidentes que ocurran en lugares cercanos al aeropuerto que sean montañosos, pantanosos, desiertos o en el agua, pueden presentar problemas singulares y dificultades de acceso, así como problemas logísticos. Es, por lo tanto, importante que para las poblaciones situadas en tales zonas haya planes adelantados de salvamento. Esto podría exigir que se utilizara la disponibilidad de vehículos especiales de servicio tales como embarcaciones de extinción de incendios, lanchas de salvamento, helicópteros, vehículos de colchón de aire, Vehículos para terrenos fangosos, motonieves, Vehículos oruga, equipo de extinción de incendios en bosques, etc., así como los arreglos para su utilización. Quizá deba también prestarse atención a lo siguiente: a) La disponibilidad de equipos de personal especializado en salvamento tales como buceadores, escaladores o patrullas del desierto, esquiadores, perros rastreadores y expertos en desactivación de bombas; b) La forma de enfrentarse a incidentes con posibilidad de emisiones radiológicas o fugas de sustancias químicas; y c) Equipo para transferencia de combustible en emergencia desde la aeronave accidentada desde una superficie de agua, o desde charcos de combustible hayan formado en depresiones del terreno, etc.	Capítulo 3
250	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.1	La finalidad del documento: Plan de emergencia de aeropuerto, es la de presentar en forma de manual las acciones y funciones requeridas por parte de las diversas personas y dependencias que intervienen en la emergencia que afectan al aeropuerto.	Capítulo 3
251	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.2	Lo que ha de hacerse "durante la emergencia" depende de la índole exacta del accidente y del lugar en que ocurra. La dependencia que asuma la responsabilidad de responder a la emergencia dependerá del lugar en que ocurra el accidente. Cuando en un accidente se pasa de las operaciones de emergencia a la fase de investigación, admite el mando y la responsabilidad en el lugar del accidente la autoridad competente en materia de investigación de accidentes. Todas las dependencias que intervienen en un accidente deben saber de antemano cuáles son sus respectivas funciones y responsabilidades, de quin dependen y quienes dependen de ellas.	Capítulo 3
252	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.3	También debe prestarse considerable atención a lo que ha de efectuarse "después de la emergencia". Es necesario que se analicen y proyecten de antemano los aspectos relativos a la transferencia de autoridad y a otros factores de índole jurídica. Es necesario prestar atención a la reanudación de los servicios de protección para que puedan continuar las operaciones normales del aeropuerto y de las aeronaves, y para que se mantenga la seguridad del público, todo lo cual puede haberse perturbado por razón de la emergencia.	Capítulo 3
253	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.4	Debe insistirse en que las recomendaciones de este documento se han basado en establecer, como objetivo operacional primario, el de atender a que sobrevivan el mayor número posible de los ocupantes de la aeronave, así como otras víctimas del accidente. Para que las operaciones sean eficaces, se requiere dedicar considerable atención a la planificación previa y efectuar regularmente simulacros que proporcionen la oportunidad de instrucción realista al personal de todas las dependencias que han de intervenir en una emergencia.	Capítulo 4
254	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.5	Es fundamental que en los detalles de la planificación se tenga en cuenta la actuación de las dependencias en las condiciones meteorológicas locales y en operaciones nocturnas. Por ejemplo, los líquidos o los tubos utilizados por los servicios médicos pueden congelarse a bajas temperaturas en operaciones prolongadas de rescate de víctimas. Las condiciones meteorológicas adversas pueden también tener un influjo negativo en los agentes extintores a base de espuma.	Capítulo 3
255	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.6	Debe procurarse, en la medida necesaria, mitigar los problemas de índole física inducidos por las condiciones meteorológicas, por ejemplo, hipotermia y deshidratación. Esto no sólo se aplica al personal que interviene en la emergencia, sino también a las víctimas del accidente.	Capítulo 3
256	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.7	En el documento escrito del plan de emergencia deberían incluirse las funciones de mando, de comunicaciones y de coordinación para la ejecución del plan.	Capítulo 3
257	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.1.2.1.8	En el Apéndice 2 figuran las líneas generales de un plan de emergencia de aeropuerto.	Todo el Documento
258	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.2.2.2.1	En el plan de emergencia de aeropuerto se prevén las medidas de coordinación que hayan de adoptarse en caso de que una emergencia ocurra en el aeropuerto o en sus cercanías.	Capítulo 3
259	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.2.2.2.2	Entre los diversos tipos de emergencias que pueden preverse deben mencionarse: las emergencias en las que están implicadas aeronaves, las emergencias en las que no están implicadas aeronaves, las emergencias médicas o combinaciones de estos tipos de emergencias. a) Emergencias en las que están implicadas aeronaves: 1) accidentes de aeronaves en el aeropuerto 2) accidentes de aeronaves fuera del aeropuerto i) en tierra ii) en el agua 3) accidentes de aeronaves en vuelo i) fuerte turbulencia ii) descompresión iii) falla estructural 4) accidentes de aeronaves en tierra 5) incidentes de sabotaje, incluso amenazas de bombas 6) incidentes de apoderamiento ilícito b) Emergencias en las que no están implicadas aeronaves: 1) incendios de edificios 2) sabotajes, incluso amenazas de bombas 3) catástrofes naturales 4) merencencias pelágicas 5) emergencias médicas c) Emergencias mixtas. 1) aeronaves/edificios 2) aeronaves/instalaciones de reabastecimiento de combustible 3) aeronaves/aeronave	Capítulo 2
260	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	2	2.2.2.2.3	Las emergencias de aeronaves en las cuales pueden ser requeridos los servicios de salvamento se clasifican en general como: a) "accidente de aeronave": accidente de una aeronave que haya ocurrido en el aeropuerto o cerca del aeropuerto; b) "alarma general": cuando se aproxima al aeropuerto una aeronave en la que se sabe o en la que sospecha que se ha presentado un problema con peligro inminente de un accidente; y c) "alarma parcial": cuando se aproxima al aeropuerto una aeronave en la que se sabe o en la que se sospecha que se ha presentado alguna avería, pero que el problema no es de tal índole que normalmente lleve a una seria dificultad, o impulsa un aterrizaje seguro. Se ha utilizado esta clasificación en el Capítulo 4.	Capítulo 3

261	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	2	2.2.2.4	En una emergencia médica, el grado o tipo, de enfermedad o lesión, y el número de personas implicadas, determinarán la amplitud a la que haya de utilizarse el plan de emergencia del aeropuerto. Ordinariamente una clínica de primeros auxilios o médica debería atender diariamente a pequeñas necesidades de primeros auxilios. (Véase el Apéndice 3). Cuando en el aeropuerto no se disponga de clínicas de primeros auxilios o médicas, debe requerirse la ayuda médica del exterior. Factores importantes determinan la necesidad de poner en práctica el plan de emergencia, y en tal caso, la amplitud de su utilización, son la aparición de enfermedades contagiosas, envenenamiento colectivo a causa de alimentos, y enfermedades o lesiones serias que se presenten repentinamente y para las que no basta la clínica de primeros auxilios o médica del aeropuerto.	Capítulo 3
262	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.1	El primer punto que ha de estar para que el plan de emergencia sea realizable es que existieran y participen todas las autoridades interesadas del aeropuerto y de la población. Han de tenerse en cuenta las siguientes dependencias y organismos: a) servicios de tránsito aéreo; b) servicios de salvamento y extinción de incendios (cuarteles de bomberos)*; c) servicios de policía o de seguridad; d) autoridad del aeropuerto; e) servicios médicos, hospitales; f) explotadores de aeronaves; g) autoridades gubernamentales; h) autoridades gubernamentales; i) servicios de comunicaciones; j) arrendatarios del aeropuerto; k) autoridades de transporte (terrestre, marítimo y aéreo); l) centro de coordinación de salvamento; m) defensa civil; n) organismos de ayuda mutua; o) destacamentos militares; p) patrullas del puerto o guardacostas; q) clero; r) oficina de información pública; s) aduanas; t) organismos de salud mental; u) servicios públicos; v) autoridades de correos; w) servicios veterinarios; x) médico forense; y) organizaciones de voluntarios; y z) organismos de servicios de emergencia (Fire, Police, etc.)	Capítulo 3
263	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.2	Cuando en la emergencia está implicada una aeronave, la torre de control del aeropuerto (o el servicio de información de vuelo del aeropuerto) ha de comunicarse con el servicio de salvamento y extinción de incendios y proporcionar información sobre la clase de emergencia y sobre otros detalles esenciales, tales como el tipo de aeronave, el combustible a bordo y el lugar del accidente, si se conocen. Además, en el plan de emergencia del aeropuerto puede especificarse que los servicios de tránsito aéreo deberían iniciar la alerta a los cuarteles de bomberos locales y a los organismos adecuados, de conformidad con los procedimientos establecidos en el plan. En la alerta debe proporcionarse la referencia en un mapa vortical, el punto de cita y, de ser necesario, las entradas al aeropuerto que hayan de utilizarse. También es posible que según el plan se asigne esta función de dar la alerta, totalmente o en parte, a otro organismo o dependencia. En la planificación precisa de cómo ha de notificarse en un principio el accidente, debe procurarse que quede claramente indicada la asignación de responsabilidades y que se evite la duplicación respecto a los requisitos de llamada. En llamadas subsiguientes puede ampliarse la información proporcionada incluyéndose el número de ocupantes de la aeronave, si se llevan a bordo mercancías peligrosas, y el nombre del explotador de la aeronave correspondiente. Si la situación de emergencia obligara a cerrar el aeropuerto, se espera que los servicios de tránsito aéreo tomen las medidas necesarias respecto a aeronaves que hayan solicitado el aterrizaje o la salida.	Capítulo 3
264	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.3.3.1	La responsabilidad primaria del personal del servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto es la de salvar vidas. También deben protegerse, en la medida de lo posible, las propiedades que pueden sufrir daños como consecuencia de incidentes y accidentes de aeronaves que ocurran en el aeropuerto o cerca del mismo. Para lograr este objetivo, deben tratarse de apagarse los incendios e impedir cualquier nuevo brote de los mismos. Sin embargo, hay accidentes de aeronaves en los que no se producen incendios, o en los que el fuego puede extinguirse rápidamente. En todo caso, debe prevverse en los procedimientos que la evacuación de los sobrevivientes del accidente sea lo más rápida posible.	Capítulo 3
265	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.3.3.2	Pueden perderse vidas si no se estabilizan rápidamente las heridas de personas gravemente lesionadas. El personal de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto debe recibir instrucción que satisfaga las normas médicas de emergencia que se consideren aceptables en dicho lugar. En la escena del accidente puede que no haya otra clase de personal de salvamento, durante el período crítico que sigue inmediatamente al accidente, y quizás por un período prolongado de tiempo. Esta necesidad puede que no sea tan crítica cuando se dispone en el aeropuerto de otra clase de personal que posea los conocimientos y experiencia médicos necesarios.	Capítulo 3
266	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.3.3.3	En las inmediaciones del lugar del accidente de una aeronave solamente debería permitirse la presencia de personal de salvamento y extinción de incendios que lleve instrumentaria y equipo aprobados para protegerse contra el fuego. Esta instrumentaria debería utilizarse siempre que el personal esté a una distancia aproximada de 100 m desde cualquier punto de la aeronave, o desde cualquier lugar en el que se haya derramado combustible.	Capítulo 3
267	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.3.3.4	Para identificar fácil e inequívocamente al jefe de los servicios de extinción de incendios, éste debe llevar un casco de color rojo e instrumentaria claramente visible del mismo color, por ejemplo, un chaleco o chaqueta con un letrero reflectante, en el pecho y en la espalda, con las palabras "JEFE DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS".	Capítulo 3
268	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.1	En una emergencia de aeropuerto se espera que el primer agente de policía o de seguridad que llegue al lugar del accidente, se haga cargo de la seguridad del emplazamiento y pida los refuerzos que sean necesarios. Este agente debe hacerse responsable de la seguridad hasta que le releve el personal del organismo designado de imposición de la ley que tenga autoridad jurisdiccional en dicha zona. En el plan debe considerarse lo necesario para que el cordón de seguridad en torno al lugar del accidente se establezca rápidamente y se obtengan, siempre que sean necesarios, refuerzos efectivos de la policía local, de unidades militares o de otras dependencias bajo control gubernamental.	Capítulo 3
269	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.2	Deben quedar inmediatamente libres de tráfico las vías de entrada y de salida para los vehículos de emergencia. Se espera que los servicios de policía, la policía o otras autoridades locales competentes se aseguren de que solamente se permita la presencia en el lugar del accidente a las personas que tienen tareas específicas que desempeñar. Estas autoridades deben encargarse de desviar el tráfico normal del lugar del accidente y de los alrededores del mismo.	Capítulo 3
270	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.3	En el plan debe prevverse la forma de controlar el movimiento de los multitudes que siempre se acumulan en el lugar de un accidente y debe también prevverse que toda la zona esté resguardada, y con el mínimo de perturbaciones posibles, para facilitar subsiguientemente la investigación. (Véase el Apéndice 4.)	Capítulo 3
271	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.4	Debe establecerse un programa de ayuda mutua entre todos los organismos de seguridad que puedan estar implicados, por ejemplo las fuerzas de seguridad del aeropuerto, de la ciudad, locales y gubernamentales, los inspectores de correos, y cuando corresponda, la policía militar y los funcionarios de aduanas.	Capítulo 3
272	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.5	Debería pensarse en práctica, en puntos de inspección de seguridad, un método para identificar fácilmente al personal que atiende a una emergencia, a fin asegurarse de que se le permite el acceso inmediato al lugar del accidente. La autoridad del aeropuerto puede expedir previamente tarjetas de identificación de "Acceso en caso de emergencia" para el personal, a fin de que sean utilizadas durante una emergencia.	Capítulo 3
273	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.6	En muchos casos puede que no sea posible, o extremadamente difícil, que los vehículos de bomberos de ayuda mutua, ambulancias, etc., se dirijan directamente al lugar del accidente o incidente. Es esencial que en el plan de emergencia se incluyan procedimientos para reunirse en un punto o puntos designados de cita. También puede utilizarse el punto de cita como zona de concentración en la que las unidades que intervengan se encuentren dispuestas a acudir hacia el lugar del accidente en cuanto sean necesarias. Esto puede ayudar a eliminar las congestiones de tráfico y a evitar la confusión. El personal de control en el punto de cita debe también preocuparse de observar si los vehículos se adaptan a las condiciones adversas del terreno en el lugar del accidente y de impedir que los vehículos estacionados obstruyan la ruta de acceso. El estacionamiento de estos vehículos en la zona de concentración puede ayudar a que se eviten las congestiones de tráfico y la confusión en el lugar del accidente.	Capítulo 3
274	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.4.3.7	Para identificar fácil e inequívocamente al jefe de seguridad o de policía, éste debe llevar un casco de color azul e instrumentaria claramente visible del mismo color, por ejemplo, un chaleco o chaqueta con un letrero reflectante, en el pecho y en la espalda, con las palabras "JEFE DE POLICIA".	Capítulo 3
275	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.5.3.5.1	La autoridad del aeropuerto debe asumir la responsabilidad de establecer, promulgar y ejecutar el plan y de designar la persona que desde el puesto de mando haya de dirigir todas las operaciones. En el plan puede asignarse que la autoridad del aeropuerto se asegure de que se mantiene actualizada y se distribuye a todos los interesados la información en la que se indican los nombres y números de teléfono de las personas u oficiales que intervienen en una emergencia de aeropuerto. Se espera que la autoridad del aeropuerto coordine las actividades de todos los organismos que actúan en una emergencia. La autoridad del aeropuerto dispondrá también que se celebren las reuniones necesarias del Comité de coordinación del plan de emergencia, compuesto de personal importante de los organismos que participan, para que se efectúe una revisión crítica del plan, después de que éste haya sido sometido a ensayo o puesto en práctica. También incumbirá a la autoridad del aeropuerto dar la orden de cierre total del aeropuerto, o del accidente, debe procurarse que quede claramente indicada la asignación de responsabilidades y que se evite la duplicación respecto a los requisitos de llamada. En llamadas subsiguientes puede ampliarse la información proporcionada incluyéndose el número de ocupantes de la aeronave, si se llevan a bordo mercancías peligrosas, y el nombre del explotador.	Capítulo 1
276	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.5.3.5.2	Para identificar fácil e inequívocamente al jefe de operaciones del aeropuerto, éste debe llevar un casco de color naranja internacional e instrumentaria claramente visible del mismo color, por ejemplo, un chaleco o chaqueta con un letrero reflectante, en el pecho y en la espalda, con las palabras "ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO".	Capítulo 3
277	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	3	3.6.3.6.1	La finalidad de los servicios médicos es la de determinar la urgencia de tratamiento médico y proporcionar primeros auxilios y cuidados médicos a fin de: a) salvar el mayor número posible de vidas localizando las personas con lesiones más graves cuyas vidas pueden estar en peligro sin un tratamiento inmediato, y estabilizar su condición; b) confortar a aquellos con lesiones menos graves y administrar los primeros auxilios; y c) transportar las víctimas a instalaciones médicas adecuadas	Capítulo 3

278	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.6.3.6.2	Es esencial que se proporcionen, de la forma más expedita posible, los servicios médicos, tales como la determinación de la urgencia de tratamiento, la estabilización de las lesiones, los primeros auxilios, los cuidados médicos y el transporte de los lesionados a los hospitales. Para este fin, debe procurarse que en el lugar del accidente se disponga con la mayor brevedad posible de recursos médicos bien organizados (personal, equipo, suministros médicos). Los aspectos médicos del plan de emergencia deben incorporarse a los planes de emergencia de las poblaciones vecinas, según lo convenido en los acuerdos de ayuda mutua para casos emergencia. (Véase el Apéndice 5.)	Capítulo 3
279	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.6.3.6.3	Debe prevener la designación de un coordinador médico que asuma el control de las operaciones de emergencia en el lugar del accidente. Si en el aeropuerto existen servicios médicos, puede designarse como coordinador a personal médico del aeropuerto. En algunos casos, puede ser necesario que alguien asuma provisionalmente la función de coordinador médico hasta que la persona designada le sustituya al llegar al lugar del accidente. Esta función de coordinador médico provisional puede asumir el personal de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto.	Capítulo 3
280	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.6.3.6.4	Los servicios médicos y de ambulancias pueden ser una parte integral de los servicios del aeropuerto, especialmente el servicio de ambulancias, que en muchos casos forma parte del servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto. Si no se disponen en el aeropuerto de ambulancias ni de servicios médicos, deberían concertarse acuerdos previos con los servicios médicos y de ambulancias locales, tanto privados como públicos. En el plan debe garantizarse que se dispone de forma satisfactoria de personal médico, de equipo y de suministros médicos. Para una respuesta rápida en caso de emergencia, pueden incluirse en el plan disposiciones sobre transporte terrestre, marítimo y aéreo, de los servicios médicos al lugar del accidente; así como el transporte subsiguiente de las personas que necesitan cuidados médicos inmediatos. Es necesario disponer de antemano que en cualquier clase de emergencias de aeropuerto pueda recurrirse a médicos y a otra clase de personal médico. En la lista de médicos del plan deben: a) médicos forenses; b) organizaciones de voluntarios; y c) organismos internacionales de socorro (Cruz Roja).	Capítulo 3
281	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.6.3.6.5	En el plan debería designarse un funcionario de transporte médico entre cuyas obligaciones se incluirían las siguientes: a) alertar a los hospitales y al personal médico respecto a la emergencia; b) encaminar el transporte de los lesionados a hospitales ajenos en los que pueda atenderse a determinadas lesiones; c) llevar la contabilidad de los heridos, registrando la ruta seguida para su transporte, el hospital de destino, y los nombres de las víctimas así como la amplitud de las lesiones; d) notificar a los hospitales que las víctimas ya están en camino; y e) mantenerse en comunicación con los hospitales, con los medios de transporte médico, con el médico de rango superior, con el puesto de mando en el lugar del accidente y con el puesto central de mando.	Capítulo 1
282	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.7.3.7.1	En los hospitales participantes debería haber planes de contingencia para emergencias, en los que se prevea la movilización necesaria de equipos médicos al lugar del accidente en el tiempo más breve posible. Es vital que los hospitales dispongan de personal calificado y de instalaciones y servicios adecuados para atender a situaciones de emergencia en los aeropuertos. A este respecto, es de capital importancia contar de antemano con una lista precisa de los hospitales vecinos. Deben clasificarse los hospitales de conformidad con su capacidad efectiva y sus características especializadas, tales como la disponibilidad de equipo neuroquirúrgico y de tratamiento de quemaduras. En la mayoría de los casos no es prudente que en el hospital más próximo al lugar del accidente se agoten los recursos esenciales de personal médico y de enfermeros.	Anexo 3
283	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.7.3.7.2	Debe tenerse en cuenta la distancia del hospital al aeropuerto y la posibilidad de que aterricen helicópteros. Entre los hospitales, ambulancias y helicópteros deben existir medios fiables de comunicaciones en ambos sentidos. Debe darse la alerta de un accidente de aeronave a una sola instalación médica, la cual alertaría a su vez a todas las demás, de conformidad con una red de comunicaciones local para servicios médicos.	Capítulo 3
284	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.8.3.8.1	Es importante que en el plan se prevea la difusión de los detalles completos de información de que se disponga respecto a la aeronave, tales como el número de personas a bordo, la cantidad de combustible y la existencia de mercancías peligrosas. Se supone que incumbe a los explotadores de aeronaves el suministro de esta información. Es importantísimo que el jefe de operaciones en el lugar del accidente cuente con esta información y ésta repetirá en la táctica y en la estrategia que hayan de aplicarse para responder a la emergencia. También incumbe a los explotadores lo relativo a la continuación del viaje de personas que no hayan sufrido lesiones, así como las necesidades de alojamiento u otra clase de ayudas. Además, los explotadores de aeronaves pueden estar obligados a comunicarse con los más allegados a los pasajeros fallecidos. En el desempeño de esta tarea prestarán normalmente su ayuda la policía y los organismos de primeros auxilios internacionales (Cruz Roja, etc.). En el Apéndice 7 se presenta un:	Capítulo 3
285	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.8.3.8.2	En el plan de emergencia del aeropuerto debería designarse a un explotador de aeronaves con la misión de atender a emergencias en las que estén implicados explotadores de aeronaves fletadas, privadas, militares o sin instalar acciones permanentes en el aeropuerto.	Capítulo 3
286	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.8.3.8.3	El explotador de aeronave tiene la responsabilidad del encaminamiento adecuado de toda la carga, correo y equipaje a bordo de una aeronave implicada en un accidente. El jefe de operaciones en el lugar del accidente puede conceder el permiso para retirar estos artículos de la aeronave, solamente después de que se haya controlado la emergencia y se hayan satisfecho los requisitos de los investigadores del accidente.	Capítulo 3
287	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.9	Para evitar conflictos y confusión entre los participantes en el plan de emergencia del aeropuerto, deben definirse claramente las obligaciones, los controles y las limitaciones que los organismos gubernamentales imponen a la autoridad del aeropuerto. Puede ser que estén bajo una jurisdicción distinta a la autoridad del aeropuerto asuntos tales como la investigación después del accidente, el apoderamiento ilícito de aeronaves, las amenazas y la colocación de bombas y los asuntos de aduanas y correos.	Capítulo 1
288	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.10	Debería considerarse que los arrendatarios del aeropuerto y sus empleados son una fuente primaria de recursos humanos y de equipo fácilmente disponibles. Los arrendatarios del aeropuerto y sus empleados tienen un conocimiento profundo del aeropuerto, pueden desempeñar una función importantísima en el plan de emergencia, especialmente si entre sus antecedentes se incluyen la instrucción médica, el transporte o la preparación de alimentos. Es importante que el despliegue de estas personas se ejecute bajo supervisión y que asuman funciones específicamente asignadas para evitar la duplicación de esfuerzos y la perturbación de otras operaciones de emergencia. Para la propia seguridad de este personal, debe limitarse su intervención hasta el momento en que la emergencia esté controlada. Debe conocerse una lista de los empleados que hayan sido instruidos en primeros auxilios y deben poder identificarse mediante identificación adecuada durante una emergencia.	Adjunto 3
289	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.11.3.11.1	En cualquier emergencia se necesitan vehículos para operaciones de salvamento, para el transporte de personal, para suministros y para operaciones de limpieza. Un funcionario de transporte designado debe asumir el control de los vehículos que hayan de utilizarse durante una emergencia. Puede hacerse un inventario de todo el equipo de transporte de que dispone el aeropuerto, autobuses, camiones, vehículos de mantenimiento y automóviles, y en el plan de emergencia debe incluirse la asignación de los servicios que están llamados a prestar. Para obtener otros vehículos puede concertarse por anticipado un acuerdo con las compañías de autobuses, las compañías de alquiler de vehículos o los garajes. También podría incluirse en el plan de emergencia el uso, por acuerdo previo, de los vehículos que sean propiedad de los empleados del aeropuerto.	Capítulo 2
290	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.11.3.11.2	En las emergencias de aeropuerto se dispondrá que haya un vehículo guía fácilmente identificable y equipado con radio para comunicaciones en ambos sentidos, el cual se encargue de dirigir a los grupos de vehículos desde los puntos de cita o desde la zona de concentración hasta el lugar del accidente. Esto debería realizarse sin interferir en las operaciones de las aeronaves.	Capítulo 2
291	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.11.3.11.3	Debe disponerse de equipo y de servicios adecuados de salvamento cuando el lugar del accidente o las rutas de acceso estén en el transporte por extensiones de agua, o zonas pantanosas, que no pueden ser fácilmente recorridas por Vehículos convencionales de ruedas. Esto es de importancia particular cuando una parte importante de las operaciones de aproximación y de salida se efectúa sobre estas zonas.	Capítulo 3
292	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.11.3.11.4	Para identificar fácil e inequívocamente al jefe de transporte encargado, éste debería llevar un casco de color verde e indumentaria del mismo color por ejemplo, un chaleco o chaqueta con un letrero reflectante, en el pecho y en la espalda con las palabras "JEFE DE TRANSPORTE".	Capítulo 3
293	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.12	Los centros de coordinación de salvamento pueden desempeñar una función importante en accidentes de aeronaves que ocurran en la vecindad de un aeropuerto, cuando no se conozca el lugar del accidente, o cuando sean necesarios instalaciones y servicios adicionales de salvamento, además de los disponibles en el aeropuerto o en sus cercanías. Los centros de coordinación de salvamento disponen de medios para comunicarse inmediatamente con todas las dependencias de salvamento en sus zonas de responsabilidad, comprendidas las dependencias que pueden proporcionar aeronaves o helicópteros y equipos especiales de salvamento. Cuando correspondiente, debe hacerse uso de estaciones de radio conseres capaces de dar la alerta y de comunicarse con embarcaciones de superficie. La ayuda de algunas de estas unidades puede ser esencial para reaccionar ante un accidente que ocurra en las cercanías del aeropuerto. Por consiguiente, se propone que en el plan de emergencia de aeropuerto se destaque claramente, en un párrafo independiente, debe procurarse que quede claramente indicada la asignación de respon.	Capítulo 3
294	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.13	El plan de emergencia de aeropuerto debe ser una parte integral del plan local de emergencia para la defensa civil de la población y debe coordinarse con los equipos locales de búsqueda y salvamento. Debe prestarse atención a la función que el aeropuerto debe desempeñar como resultado de la coordinación con los funcionarios de defensa civil y en apoyo de cualquiera de los requisitos del plan de emergencia para defensa civil.	Adjunto 4
295	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.14.3.14.1	Las emergencias en un aeropuerto pueden ser de tal magnitud que los servicios locales de salvamento y extinción de incendios, de seguridad, de policía y médicos sean inadecuados para hacer frente a la situación. Por lo tanto, se recomienda encarecidamente proceder a la redacción de programas escritos de ayuda mutua para asegurarse de que intervienen prontamente servicios adecuados de salvamento y extinción de incendios, de seguridad, de policía y médicos procedentes de otras fuentes. La autoridad del aeropuerto, así como los organismos interesados, coordinan normalmente tales acuerdos de ayuda mutua y la autoridad del aeropuerto asume la responsabilidad de su ejecución. Consúltense otros detalles sobre esta información en el Apéndice 5.	Adjunto 4
296	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.14.3.14.2	Todos los acuerdos de ayuda mutua deben examinarse o revisarse anualmente. Las comunicaciones telefónicas y los contactos personales deben examinarse y actualizarse mensualmente.	Adjunto 4
297	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.15	Cuando una instalación militar se encuentre en un aeropuerto o en su vecindad, se procederá a redactar un acuerdo de ayuda mutua, a fin de que el personal militar se integre a las funciones de mando, comunicaciones y coordinación del plan de emergencia.	Adjunto 4

298	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.16	Las patrullas de puerto y de guardacostas son servicios vitales para los aeropuertos que se encuentran cerca de grandes extensiones de agua. En el plan de emergencia de los aeropuertos en los que tales servicios sean aplicables debe incluirse la coordinación con los mismos. Normalmente estos servicios están enlazados con los centros de coordinación de salvamento y con las dependencias de ayuda mutua de la policía. Para obtener la intervención inmediata de tales servicios, es esencial incorporar al plan el establecimiento de una red adecuada de comunicaciones.	Capítulo 3
299	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.17	Debe preverse la relación con el clero para la ayuda religiosa a las víctimas y a sus allegados y para administrar los servicios religiosos cuando y donde sean apropiados.	Adjunto 4
300	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.18	Debe designarse un encargado de información al público. Este funcionario debe coordinar la información y divulgar los hechos a los medios de comunicaciones y debe también encargarse de coordinar las noticias de carácter público entre todas las partes interesadas.	Adjunto 3
301	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.18	Se recomienda que los medios de comunicaciones, de televisión y de radio informen acerca del accidente después de un plazo por lo menos de quince minutos (o más prolongado si fuera posible). Con este demora se tendrá tiempo suficiente para establecer un cordón de seguridad adecuado en torno al lugar del accidente y para establecer el bloqueo de caminos o carreteras hacia el lugar del accidente, o desde el mismo, por los que circulen los organismos médicos de emergencia y otros servicios.	Capítulo 3
302	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.18	El encargado de información al público tiene la responsabilidad de escuchar al personal de los medios de comunicaciones hacia el lugar del accidente o incidente.	Capítulo 3
303	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	3	3.19	En el plan de emergencia deberían incluirse las dependencias locales de salud mental. Los sobrevivientes, parientes, testigos del accidente y personal de emergencia en el lugar del accidente, pueden requerir tratamiento terapéutico inmediato y posterior de los posibles efectos a largo plazo de la emergencia.	Anexo 3
304	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	El plan de emergencia del aeropuerto se pondrá en ejecución inmediatamente después de que ocurra un accidente de aeronave en el aeropuerto. En esta clase de emergencia se espera que las dependencias participantes tomen las medidas descritas en 4.1.2 a 4.1.10.	Capítulo 3
305	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Iniciar la respuesta de emergencia mediante el sistema de comunicaciones de alarma en caso de accidente (véase la Figura 8-1).	Capítulo 3
306	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Notificar el suceso al servicio de salvamento y extinción de incendios y proporcionar información sobre el lugar del accidente, la referencia en el mapa reticular y otros datos esenciales, comprendidos la hora del accidente y el tipo de aeronave. Consiguientemente puede ampliarse esta información proporcionando detalles sobre el número de personas a bordo, combustible a bordo, explotador de la aeronave y si ésta transporta mercancías peligrosas, comprendida su cantidad y ubicación en caso de ser conocidas.	Capítulo 3
307	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Cerrar la pista implicada y reducir a un mínimo el tráfico de vehículos por dicha pista, para impedir que posteriormente se dificulte la investigación del accidente (4.1.5.2 f).	Capítulo 3
308	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - En caso necesario, ponerse inmediatamente en comunicación con la policía y con los servicios de seguridad, con la autoridad del aeropuerto y con los servicios médicos, de conformidad con el procedimiento descrito en el plan de emergencia de aeropuerto. Para ponerse en contacto con estos servicios debe proporcionarse una referencia en el mapa reticular, un punto de cita o la zona de concentración, así como la entrada del aeropuerto que haya de utilizarse.	Capítulo 3
309	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Espiar inmediatamente el siguiente NOTAM: "No se dispondrá de la protección de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto hasta (hora), o hasta que se expida un nuevo NOTAM. Todo el equipo estará ocupado en atender al accidente de la aeronave."	Capítulo 3
310	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Comprobar siguiendo una lista de verificación escrita si se han completado las medidas mencionadas, incluyéndose la hora de la notificación y el nombre de la persona que completó las medidas.	Capítulo 3
311	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios (cuarteles de bomberos) - Normalmente serán los servicios de tránsito aéreo los que dan la alerta para intervenir en un accidente de aeronave que ocurra en el aeropuerto. Sin embargo, cuando la llamada de alerta proceda de cualquier otra persona, cuando se observe un accidente, o cuando haya motivos para creer que un accidente es inminente, los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto intervendrán de la misma forma que si la llamada proviniera de los servicios de tránsito aéreo. Los servicios de tránsito aéreo serán igualmente informados acerca de la índole de la solicitud/lamada y de la intervención que se hubiera iniciado.	Capítulo 3
312	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios (cuarteles de bomberos) - Los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto efectuarán lo siguiente: a) procederán por las rutas de acceso más rápidas al lugar indicado por los servicios de tránsito aéreo; b) mientras estén en camino darán la alerta a los cuarteles de bomberos de ayuda mutua indicando lo siguiente: 1) el punto de cita; 2) la zona de concentración; 3) los recursos de personal y de equipo de apoyo necesarios si se supieran; y 4) cualquier otra información pertinente; y c) establecerán inmediatamente un puesto de mando claramente identificado. Este puesto será provisional hasta que se haya establecido y esté en funciones el puesto móvil de mando de la autoridad del aeropuerto.	Capítulo 3
313	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios (cuarteles de bomberos) - El oficial de bomberos de mayor rango en el aeropuerto asumirá la responsabilidad hasta que se haya establecido la emergencia.	Capítulo 3
314	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios (cuarteles de bomberos) - Un incendio de aeronave, o de edificios, en el aeropuerto tiene características muy particulares debido a los problemas para controlar el incendio, por la presencia de combustible de alto grado de inflamabilidad, y por el hecho de que en el aeropuerto se encuentran normalmente edificios elevados. Se supone que para controlar un incendio combinado de aeronaves y de edificios se confía en los acuerdos de ayuda mutua para casos de emergencia.	Capítulo 3
315	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios (cuarteles de bomberos) - Debe llegarse previamente a un acuerdo entre el servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto y los cuarteles de bomberos de ayuda mutua fuera del aeropuerto, indicándose cuál de estos servicios está mejor equipado para combatir incendios en los hangares de aeronaves en otros edificios del aeropuerto. Además, debería también llegarse a un acuerdo previo respecto a la dependencia que asuma el mando cuando en un accidente estén implicados una aeronave y un edificio del aeropuerto.	Capítulo 3
316	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - El primero de los oficiales de seguridad o de policía que se presente, asumirá, en coordinación con el jefe de operaciones, la responsabilidad de la seguridad, 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 necesarios. Este oficial se mantendrá al mando de la seguridad hasta que le sustituya la autoridad encargada de la imposición de la ley con jurisdicción en esta zona.	Capítulo 3
317	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - El personal de seguridad debería establecer la ruta que hayan de seguir las ambulancias hacia la zona de clasificación de urgencias, de forma que dichos vehículos puedan dirigirse a esta zona, hacerse cargo de las víctimas y salir de la zona en una línea ordenada. A lo largo de la ruta debería preverse la circulación continua y sin obstrucciones de vehículos de emergencia, sin bloquearlos ni obligarlos a volver a la zona de recogida de víctimas.	Capítulo 3
318	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Será necesaria la presencia de personal de seguridad y de policía para regular el tráfico en las cercanías del lugar del accidente, permitir el paso de personal de emergencia autorizado, impedir la entrada en el lugar del accidente a personas no autorizadas y custodiar los efectos personales que hayan sido retirados de la aeronave.	Capítulo 3
319	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - El tráfico normal debería desviarse del lugar del accidente y de sus alrededores.	Capítulo 3
320	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Debería acordarse el lugar de la emergencia, tan pronto como sea posible, manteniéndose alejados los intrusos, la prensa, los curiosos, los meros observadores y los que andan a la caza de recuerdos. Se usarán de forma adecuada señales apropiadas para indicar a todas las personas el peligro que corre de sufrir lesiones graves si se acercan a la zona.	Capítulo 3
321	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Deben establecerse, tan pronto como sea posible, las comunicaciones entre todos los puntos de verificación de seguridad y el puesto de mando así como con el centro de operaciones de emergencia.	Capítulo 3
322	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Otras dependencias deberían recibir la notificación del suceso, tan pronto como sea posible, y de la forma indicada en la Figura 9-1.	Capítulo 3
323	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - La autoridad encargada del control debería expedir brazaletes de identificación, pasos para el lugar o tarjetas de identidad, y éstos deberían ser controlados por los agentes y el personal de seguridad y de policía.	Capítulo 3
324	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Se requieren disposiciones especiales en materia de seguridad para proteger los registradores de los datos de vuelo y los registradores de la voz en, el puesto de pilotaje. También deberían incrementarse las medidas de seguridad para proteger al correo, aislar y asegurar las mercancías peligrosas que pudieran estar presentes, o para proteger al personal si se corre el peligro de exposición a materiales radiactivos.	Capítulo 3
325	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	Intervención de la autoridad del aeropuerto - La autoridad del aeropuerto se dirigirá al lugar del accidente y, de ser necesario, establecerá un puesto móvil de mando fácilmente identificable. La dotación de personal en el puesto móvil de mando debería ser adecuada, contando con representantes de rango superior de los servicios que sean capaces de adoptar decisiones respecto a los operativos: a) del aeropuerto; b) de seguridad; c) médicos; d) de aeronaves; y e) de recuperación de aeronaves.	Capítulo 3

326	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.5.2	Intervención de se autoriza usar aeropuerto - La autoridad del aeropuerto seguirá la misma verificación de medidas que haya de realizarse para comprobar que: a) está en funciones el centro de operaciones de emergencia del aeropuerto; b) se han iniciado los procedimientos de ayuda mutua con la policía y se han efectuado las llamadas para notificación secundaria; c) se ha dado la alerta a los cuarteles de bomberos de ayuda mutua y se ha proporcionado escolta para que tengan acceso al lugar del accidente y a las zonas de concentración designadas; d) se ha dado la alerta a los servicios médicos y de ambulancias y se ha verificado su llegada al punto de cita o a la zona de concentración designados; e) se ha notificado el accidente al explotador de la aeronave implicada y éste ha proporcionado la información relativa a mercancías peligrosas a bordo de la aeronave (p.ej., explosivos, gases comprimidos o licuados, líquidos o sólidos inflamables, agentes oxidantes, sustancias venenosas, sustancias infecciosas, materiales radiactivos o sustancias corrosivas) y esta información ha sido transmitida a los destinatarios apropiados; f) se ha establecido el enlace con los servicios de tránsito aéreo, respecto al cierre de las zonas del aeropuerto, a la designación de corredores para respuesta de emergencia, a la expedición de avisos en fonía y NOTAM notificando que ha disminuido la protección que ofrecen los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto; g) se ha notificado el suceso a las autoridades gubernamentales de investigación de accidentes de aeronaves; h) se ha notificado el suceso al departamento meteorológico para que efectúe una observación meteorológica especial. i) se ha hecho todo lo necesario para la realización inmediata de una inspección y para tomar fotografías de la pista afectada, de forma que pueda identificarse el lugar en que se encuentran los restos del accidente. j) se ha dispuesto lo necesario para mantener seguros los restos de la aeronave, hasta que den autorización para su retiro los organismos encargados de la investigación; k) se ha notificado a las oficinas de coordinación para asegurar la coordinación con las oficinas de control de	Capítulo 3
327	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.5.3	Intervención de la autoridad del aeropuerto - En colaboración con los servicios de ayuda mutua de la policía, la autoridad del aeropuerto debería efectuar lo siguiente: a) designar puntos de cita y zonas de concentración en el perímetro interior y exterior del aeropuerto, b) asignar personal de seguridad en la zona de concentración o en el punto de cita para escoltar a los vehículos de forma que se garantice la circulación ordenada de vehículos de emergencia, particularmente ambulancias hacia y desde el lugar del accidente; y c) asignar zonas de concentración para vehículos de escolta y para ambulancias, que aseguren una rápida circulación	Capítulo 3
328	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.5.4	Intervención de la autoridad del aeropuerto - Después de consultar al jefe de bomberos, la autoridad del aeropuerto coordinará las actividades del personal de ayuda mutua para salvamento y dirigirá tales actividades para sacar el máximo provecho de las mismas.	Capítulo 3
329	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.5.5	Intervención de la autoridad del aeropuerto - La autoridad del aeropuerto debería también prever que, de ser necesario, se disponga de lo siguiente: a) refugio portátil de emergencia para ser utilizado por otros servicios que no sean los médicos; b) letrinas, c) agua potable; d) casacas, barreras, etc., e) alimentos; f) iluminación móvil o portátil; g) Sistema de calefacción portátil, h) conos, cintas y letreros; i) maquinaria, equipo pesado, herramientas de extracción, j) herramientas de extracción hidráulica y material de apuntalamiento, y k) equipo de comunicaciones, p.ej. megafonios, teléfonos portátiles, etc.	Capítulo 3
330	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.5.6	Intervención de la autoridad del aeropuerto - La autoridad del aeropuerto proporcionará las explicaciones iniciales al encargado de la información al público en el aeropuerto y se pondrá de acuerdo con el encargado de la información al público por parte del explotador de la aeronave implicada, cuando corresponda, respecto al contenido de los boletines de prensa y de las declaraciones a la prensa.	Capítulo 3
331	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.5.7	Intervención de la autoridad del aeropuerto - Después de consultar al jefe de bomberos, al jefe de policía y de seguridad, al coordinador de los servicios médicos, y al jefe de operaciones designado, la autoridad del aeropuerto notificará a todos los organismos de ayuda mutua participantes la terminación de la emergencia en el aeropuerto.	Capítulo 3
332	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.6	Intervención de los servicios médicos - El coordinador de los servicios médicos tendrá la responsabilidad de supervisar tales servicios y de: a) verificar si se ha enviado una notificación a los servicios médicos de ayuda mutua y a los servicios de ambulancias y, seguidamente, si han llegado al punto de cita o a la zona de concentración; b) organizar las medidas necesarias para clasificación de urgencias, para el tratamiento de los lesionados y, llegado el caso, para su evacuación por los medios apropiados de transporte; c) controlar el movimiento de los lesionados y asegurarse, en colaboración con el jefe de transporte, que los lesionados se dirigen a los hospitales adecuados por todos los medios disponibles de transporte; d) mantener una lista precisa de los lesionados comprendidos sus nombres y su destino y situación definitiva; e) coordinar con el explotador de la aeronave el transporte de las personas que no hayan sido lesionadas hacia la zona de espera designada; proporcionar una evaluación médica de los sobrevivientes ambulantes y sin lesiones; f) disponer, en caso necesario, el reabastecimiento de suministros médicos; y g) organizar con la policía las facilidades funerarias para los fallecidos.	Capítulo 3
333	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.7	Intervención de los hospitales - Designar un coordinador de hospitales que sea responsable de lo siguiente: a) Proporcionar y transportar al lugar del accidente, inmediatamente después de que hayan sido notificados de la emergencia, doctores y equipos médicos diestros en cuidados traumáticos; b) proporcionar cuidados médicos a los lesionados, desde el momento en que lleguen a la zona designada para su tratamiento, y c) asegurarse de que en el hospital se dispone todo lo necesario en situaciones de emergencia, incluidas las de accidentes de aeronaves, en relación con doctores y enfermeras, salas de operaciones, dependencias de cuidados intensivos, equipos de cirujanos, sangre y extensores de volumen de sangre.	Capítulo 3
334	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.1	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante de rango superior del explotador de la aeronave se presentará al puesto móvil de mando para coordinar, con la persona que esté a cargo del mismo, las actividades propias del explotador de la aeronave. Cuando el explotador de la aeronave no sea un arrendatario del aeropuerto, la autoridad del aeropuerto debería designar a uno de los explotadores residentes que disponga de medios para atender a emergencias de aeronaves en tránsito, hasta el momento en que llegue al lugar el representante del explotador de la aeronave implicada en el accidente.	Capítulo 3
335	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.2	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante de rango superior del explotador de la aeronave proporcionará la información relativa a los pasajeros, a la tripulación de vuelo, y a la existencia a bordo de mercancías peligrosas y a la ubicación de dicha carga. Entre las mercancías peligrosas están comprendidos los explosivos, los gases comprimidos o licuados (que pueden ser inflamables o tóxicos) líquidos o sólidos inflamables, agentes oxidantes, sustancias venenosas, sustancias infecciosas, materiales radiactivos y sustancias corrosivas. La información relativa a las mercancías peligrosas debería retransmitirse tan pronto como sea posible al jefe de bomberos y al coordinador médico.	Capítulo 3
336	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.3	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante de rango superior del explotador de la aeronave dispondrá el transporte de los que no han sufrido lesiones desde el lugar del accidente a la zona de espera designada para tales personas. El transporte de los lesionados "ambulantes" desde el lugar del accidente debería permitirse después de consultar al coordinador médico.	Capítulo 3
337	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.4	Intervención de los explotadores de aeronaves - El personal del explotador de la aeronave se dirigirá a la zona de espera designada para los no lesionados. El representante de rango superior del explotador de la aeronave, en la zona de espera para no lesionados, nombrará entre los miembros de su personal a los que estén adiestrados para actuar de recepcionistas, encargados de registro y coordinadores de bienestar.	Capítulo 3
338	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.5	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante del explotador de la aeronave que asuma el mando en la zona de espera para no lesionados supervisará estas actividades y dispondrá que se proporcionen servicios médicos especiales (en caso necesario), alimentos, ropa, teléfonos, etc.	Capítulo 3
339	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.6	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los recepcionistas deberían salir al encuentro de los vehículos de transporte a medida que llegan del lugar del accidente y dirigir a los pasajeros a la mesa de registro en la que se realizan los trámites. Los recepcionistas deberían conocer el lugar en que están situados los lavabos. No debería permitirse la salida de la zona de espera de ninguna de las personas transportadas a la misma hasta que hayan sido identificadas y hayan cumplido con los trámites prescritos en el plan de emergencia del aeropuerto.	Capítulo 3
340	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.7	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los encargados del registro mostrarán los nombres de todos los que figuren en la lista de pasajeros y determinarán sus necesidades, por ejemplo, en cuanto a reserva de hoteles, transporte aéreo u otros medios de transporte, etc. Los encargados del registro deberían escribir una lista de las personas a las que haya de notificarse la condición física o mental de los pasajeros y lo relativo a sus posibles planes. El encargado del registro colocará una etiqueta de identificación o un rótulo (del botiquín de emergencia, véase el Apéndice 7, párrafo 10) en cada pasajero. Los encargados del registro, una vez completado, encaminarán los pasajeros hacia los coordinadores de bienestar.	Capítulo 3
341	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.8	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los coordinadores de bienestar y especialistas de salud mental, que estén adiestrados en condiciones de estrés, deberían: a) ayudar y confortar a los parientes y amigos de los pasajeros y miembros de la tripulación que venían a bordo de la aeronave; b) registrar los nombres de parientes y amigos que esperan en el aeropuerto información acerca de las personas a bordo; c) cuidar, confortar y ayudar a los "lesionados ambulantes", a los sobrevivientes sin lesiones y al personal que interviene en las operaciones de salvamento (si fuera necesario).	Capítulo 3
342	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.9	Intervención de los explotadores de aeronaves - El explotador de la aeronave, o su representante, notificará el accidente de la aeronave a las siguientes entidades: a) dependencias de salud y de bienestar. b) aduana si corresponde, c) servicios de inmigración, si corresponde; d) correos; y e) organismos ecológicos, si corresponde	Capítulo 3
343	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.1.4.1.8.10	Intervención de los explotadores de aeronaves - Un funcionario de rango superior del explotador de la aeronave se encargará de la notificación inicial del accidente a parientes y amigos.	Capítulo 3

344	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.8.11	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los boletines de prensa redactados por los explotadores de la aeronave serán preparados en colaboración con el encargado de la información al público en el aeropuerto y con los funcionarios de enlace de otros organismos que intervienen en el accidente.	Capítulo 3
345	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.8.12	Intervención de los explotadores de aeronaves - El explotador de la aeronave tiene la responsabilidad de retirar la aeronave accidentada o inutilizada, pero solamente después de recibir la autorización de las autoridades que investigan el accidente de la aeronave. Consúltense más información en el Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137), Parte 5 - Traslado de las aeronaves inutilizadas.	Capítulo 3
346	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.9	Intervención de las autoridades gubernamentales - Puede ser necesario que las autoridades gubernamentales de las siguientes entidades adopten medidas adecuadas, según lo indicado en su plan de emergencia: a) organismo gubernamental de investigación de accidentes; b) organismo de sanidad y de bienestar públicos; c) correos d) aduanas. e) inmigración. f) agricultura; g) trabajos públicos; y h) organismos ecológicos	Capítulo 3
347	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.10.1	Intervención del encargado de la información al público - Todos los periodistas se dirigirán hacia una zona de concentración designada para el personal de la prensa autorizado para informar acerca de una emergencia de aeropuerto. En esta zona se proporcionará lo siguiente: a) una breve explicación de los hechos. b) medios de comunicaciones; y c) servicio de transporte hacia el lugar del accidente y desde el mismo cuando esté permitido.	Capítulo 3
348	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.10.2	Intervención del encargado de la información al público - Sólo se admitirán en la zona de alojamiento, en la zona de concentración designada para la prensa, o se transportarán al lugar del accidente, a las personas de la prensa, a los periodistas independientes y a los fotógrafos que ostenten una tarjeta válida de miembro de la prensa.	Capítulo 3
349	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.10.3	Intervención del encargado de la información al público - En general, la función de divulgar boletines de prensa relativos a una emergencia de aeronave será la responsabilidad: a) del encargado de la información al público designado por la autoridad del aeropuerto, y b) del representante del explotador de la aeronave	Capítulo 3
350	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.1	4.1.10.4	Intervención del encargado de la información al público - De ninguna manera se autorizará la entrada a la parte interior del cordón de seguridad, a miembros de la prensa o a cualquier otra clase de personal que no esté actuando en las funciones de salvamento de vidas, o en las operaciones de extinción de incendios, hasta que se hayan completado todas las operaciones de salvamento. Al establecerse el cordón de seguridad, deberán tenerse en cuenta los intereses de los medios de comunicaciones, pero solamente en la medida en que lo permitan las operaciones de salvamento.	Capítulo 3
351	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.1	El plan de emergencia del aeropuerto, así como los acuerdos de ayuda mutua para casos de emergencia, se pondrán en ejecución inmediatamente después de que ocurra un accidente de aeronave fuera del aeropuerto. En esta clase de emergencia, se espera que las dependencias participantes tomen las medidas descritas en 4.2.2 a 4.2.1.1.	Capítulo 3
352	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.2	Normalmente algún testigo de un accidente que ocurra fuera del aeropuerto será la primera persona que notifique el suceso a la policía local, al cuartel de bomberos o, si existe, al centro de alarma y de despacho. Este organismo es un sistema centralizado de notificación de cualquier situación de emergencia, con la misión de dar la alerta a las dependencias que hayan de intervenir, según la índole de la emergencia.	Capítulo 3
353	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.3.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Iniciar la respuesta de emergencia mediante el sistema de comunicaciones de alarma. (Véase la Figura 8-2.)	Capítulo 3
354	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.3.2	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Notificar el suceso a los servicios de emergencia que tengan jurisdicción en dicha zona y proporcionar información sobre el lugar del accidente, la referencia en el mapa reticular y otros datos esenciales, comprendidos la hora del accidente y el tipo de aeronave. Consiguientemente puede ampliarse esta información proporcionando detalles sobre el número de personas a bordo, combustible a bordo, explotador de la aeronave, si corresponde, y si ésta transporta mercancías peligrosas, comprendida su cantidad y ubicación en caso de ser conocidas.	Capítulo 3
355	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.3.3	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Iniciar la notificación a los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto, a los servicios de seguridad, a la autoridad del aeropuerto y a los servicios médicos, de conformidad con el procedimiento descrito en el plan de emergencia del aeropuerto, indicando la referencia en un mapa reticular.	Capítulo 3
356	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.3.4	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Expedir si fuera necesario y tan pronto como sea posible el siguiente NOTAM: "Se disminuye, hasta nuevo aviso, la categoría (indíquese el número) de disponibilidad de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto."	Capítulo 3
357	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.3.5	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Comprobar, siguiendo una lista de verificación escrita, si se han completado las medidas mencionadas, indicándose la hora de la notificación y el nombre de la persona que completó las medidas.	Capítulo 3
358	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.4.1	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto - Normalmente serán los servicios de tránsito aéreo, la policía local o los cuarteles locales de bomberos los que den la alerta para intervenir en un accidente de aeronave que ocurra fuera del aeropuerto. Se despatcharán los vehículos previamente designados, de conformidad con el acuerdo vigente de ayuda mutua concertada con los cuarteles de bomberos.	Capítulo 3
359	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.4.2	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto - Los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto efectuarán lo siguiente: a) procederán al lugar del accidente fuera del aeropuerto por las rutas de acceso más rápidas, en coordinación con la policía local que regule la circulación en las carreteras de entrada y de salida; y b) coordinarán sus actividades con los cuarteles de bomberos de ayuda mutua; c) mientras estén en camino, intercambiarán información con los cuarteles de bomberos de ayuda mutua que tengan la jurisdicción de dicha zona, respecto a lo siguiente: 1) el punto de cita o la zona de concentración; 2) las recursos de personal y de equipo de apoyo; y 3) cualquier otra información pertinente.	Capítulo 3
360	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.4.3	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto - El oficial de bomberos de rango superior del aeropuerto se presentará a la persona de rango superior del cuartel de bomberos que tenga la jurisdicción de la zona y le pedirá instrucciones.	Capítulo 3
361	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.4.4	Intervención de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto - Debe ligarse previamente a un acuerdo entre el servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto, el cuartel de bomberos que asuma el mando de las operaciones, y los cuarteles de bomberos de ayuda mutua, indicándose cuál de estos servicios está mejor equipado para combatir incendios de aeronaves y de edificios. Además, debería ligarse a un acuerdo previo respecto a la dependencia que asuma el mando cuando en un accidente estén implicados una aeronave y edificios.	Capítulo 3
362	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.1	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - El primero de los oficiales de seguridad o de policía que se presente, asumirá inmediatamente la responsabilidad de la seguridad, 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 necesarios. Este oficial se mantendrá al mando de la seguridad hasta que le sustituya la autoridad encargada de la imposición de la ley con jurisdicción en esa zona.	Capítulo 3
363	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.2	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - La responsabilidad primaria del personal de policía y de seguridad es la de regular la circulación del tráfico y la de mantener la seguridad del emplazamiento. Deben notificar al centro de comunicaciones pertinente el lugar del accidente y las vías disponibles de entrada y de salida. Después de consultar al jefe de operaciones, han de iniciar las medidas de control de tráfico para ayudar a los vehículos que intervienen en la emergencia.	Capítulo 3
364	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.3	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Será necesaria la presencia de personal de seguridad y de policía para regular el tráfico en las cercanías del lugar del accidente e impedir que personas intrusas se apropien o toquen los materiales esparcidos por el lugar del accidente.	Capítulo 3
365	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.4	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Debería acordarse el lugar de la emergencia, tan pronto como sea posible, manteniéndose alejados los intrusos, la prensa, los curiosos, los meros observadores y los que andan a la caza de recuerdos. Se orientarán de forma destacada señales apropiadas para indicar a todas las personas el peligro que corren de sufrir lesiones graves si se acercan a la zona. Para impedir la ignición de vapores de combustible, no deberían utilizarse "flares" a distancias menores de 100 m aproximadamente del lugar del accidente.	Capítulo 3
366	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.5	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Deben establecerse, tan pronto como sea posible, las comunicaciones entre todos los puntos de verificación de seguridad y el centro de operaciones de emergencia.	Capítulo 3
367	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.6	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Otras dependencias deberían recibir la notificación del suceso, tan pronto como sea posible, y de la forma indicada en la Figura 8-2.	Capítulo 3
368	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.7	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - La autoridad encargada del control debería expedir brazaletes de identificación, pases para el lugar o tarjetas de identidad, y éstos deberían ser controlados por los agentes y el personal de seguridad y de policía.	Capítulo 3
369	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.5.8	Intervención de la policía y de los servicios de seguridad - Se requieren disposiciones especiales en materia de seguridad para proteger los registradores de los datos de vuelo y los registradores de la voz en el puesto de pilotaje: así como para salvaguardar el correo, aislar y asegurar las mercancías peligrosas que pudieran estar presentes y, de ser necesario, para proteger al personal que corra peligro de exposición a materiales radiactivos.	Capítulo 3
370	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.6	Intervención de la autoridad del aeropuerto - La autoridad del aeropuerto, concertando con las poblaciones vecinas acuerdos de ayuda mutua para casos de emergencia, puede adoptar las siguientes medidas: a) intervenir en el lugar del accidente; b) activar el centro de operaciones de emergencia del aeropuerto y el puesto móvil de mando (de ser necesario); c) ofrecer toda la ayuda de emergencia que solicite el organismo que tiene la jurisdicción para asumir el mando en el lugar del accidente o incidente de aeronave fuera del aeropuerto; d) notificar el suceso al explotador de la aeronave implicada; e) notificar el suceso a otros organismos, según lo indicado en la Figura 8-2; y f) proporcionar equipo y personal médicos.	Capítulo 3
371	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.7.1	Intervención de los servicios médicos - Las autoridades locales y de defensa civil tendrán la responsabilidad de organizar la intervención médica. No obstante, el servicio médico del aeropuerto debe también intervenir en accidentes con gran número de víctimas que ocurran fuera del aeropuerto.	Capítulo 3

372	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.7.2	Intervención de los servicios médicos - La autoridad del aeropuerto, de conformidad con el acuerdo de ayuda mutua para casos de emergencia concertado con las poblaciones vecinas, puede proporcionar, si recibe la solicitud y si están disponibles, el equipo médico y equipo médicos (p.ej., equipo de primeros auxilios, camillas, bolsas para cadáveres, refugios móviles, etc.) y la ayuda de personal de primeros auxilios en el lugar del accidente.	Capítulo 3
373	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.8.1	Intervención de los hospitales - Asegurarse de que se dispone de todo lo necesario en situaciones de emergencia, incluidas las de accidentes de aeronaves, en relación con doctores, enfermeras, salas de operaciones, dependencias de cuidados intensivos y equipos de cirujanos.	Capítulo 3
374	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.8.2	Intervención de los hospitales - Proporcionar cuidados médicos a los lesionados, desde el momento en que lleguen al hospital.	Capítulo 3
375	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.1	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante de rango superior del explotador de la aeronave, o la persona designada, se presentará al puesto móvil de mando para coordinar, con la persona que esté a cargo del mismo, los actividades propias del explotador de la aeronave.	Capítulo 3
376	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.2	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante de rango superior del explotador de la aeronave proporcionará la información relativa a los pasajeros, a la tripulación de vuelo, y a la existencia a bordo de mercancías peligrosas y a la ubicación de dicha carga. Entre las mercancías peligrosas están comprendidos los explosivos, los gases comprimidos o licuados (que pueden ser inflamables o tóxicos) líquidos o sólidos inflamables, agentes oxidantes, sustancias venenosas, sustancias infecciosas, materiales radiactivos y sustancias corrosivas. La información relativa a las mercancías peligrosas debería retransmitirse tan pronto como sea posible al jefe de bomberos y al coordinador médico.	Capítulo 3
377	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.3	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante de rango superior del explotador de la aeronave dispondrá el transporte de los que no han sufrido lesiones desde el lugar del accidente a la zona de espera designada para tales personas. El transporte de los "lesionados ambulantes" desde el lugar del accidente deberá permitirse solamente después de consultar al coordinador médico.	Capítulo 3
378	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.4	Intervención de los explotadores de aeronaves - El personal del explotador de la aeronave se dirigirá a la zona de espera designada para los no lesionados. El representante de rango superior del explotador de la aeronave, en la zona de espera para no lesionados, nombrará entre los miembros de su personal a los que estén adiestrados para actuar de recepcionistas, encargados de registro y coordinadores de bienestar.	Capítulo 3
379	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.5	Intervención de los explotadores de aeronaves - El representante del explotador de la aeronave que asuma el mando en la zona de espera para no lesionados supervisará estas actividades y dispondrá que se proporcionen servicios médicos especiales (en caso necesario), alimentos, ropa, teléfonos, etc.	Capítulo 3
380	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.6	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los recepcionistas deberán salir al encuentro de los vehículos de transporte a medida que lleguen del lugar del accidente y dirigir a los pasajeros a las mesas de registro en las que se realizan los trámites. Los recepcionistas deberán conocer el lugar en que están situados los servicios de apoyo, es decir, letreros, teléfonos, ropa, agua potable, etc.	Capítulo 3
381	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.7	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los encargados de registro anotarán los nombres de todos los que figuren en la lista de pasajeros y determinarán sus necesidades, p.ej., en cuanto a reserva de hoteles, transporte aéreo u otros medios de transporte, etc.; y deberán escribir una lista de las personas a las que haya de notificarse la condición física o mental de los pasajeros y lo relativo a sus posibles planes. El encargado de registro colocará una etiqueta de identificación o un rótulo (del botiquín de emergencia, véase el Apéndice 7, párrafo 10) en cada pasajero. Los encargados del registro, una vez completado, encaminarán los pasajeros hacia los coordinadores de bienestar.	Capítulo 3
382	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.8	Intervención de los explotadores de aeronaves - El explotador de la aeronave notificará el accidente de la aeronave a las siguientes entidades: a) autoridades estatales de otorgamiento de licencias y de investigación de accidentes; b) dependencias de sanidad y de bienestar, c) aduanas, si corresponde; d) servicios de inmigración, si corresponde; e) correos; y f) organismos ecológicos	Capítulo 3
383	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.9	Intervención de los explotadores de aeronaves - Un funcionario de rango superior del explotador de la aeronave se encargará de la notificación inicial del accidente a parientes y amigos.	Capítulo 3
384	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.10	Intervención de los explotadores de aeronaves - Los boletines de prensa redactados por el explotador de la aeronave serán preparados en colaboración con el encargado de la información al público en el aeropuerto y con los funcionarios de enlace de otros organismos que intervienen en el accidente.	Capítulo 3
385	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.9.11	Intervención de los explotadores de aeronaves - El explotador de la aeronave tiene la responsabilidad de retirar la aeronave accidental o inutilizada, pero solamente después de recibir la autorización de las autoridades que investigan el accidente de la aeronave. Consúltese más información en el Manual de servicios de aeropuertos (Doc. 9137), Parte 5 -Traslado de las aeronaves inutilizadas.	Capítulo 3
386	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.10	Intervención de las autoridades gubernamentales - Puede ser necesario que después de recibir la noticia del accidente, las autoridades gubernamentales de las siguientes entidades adopten medidas adecuadas, según lo indicado en su plan de emergencia: a) organismo gubernamental de investigación de accidentes; b) organismo de sanidad y de bienestar públicos, c) correos; d) aduana, inmigración y agricultura, y e) organismos ecológicos	Capítulo 3
387	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.11.1	Intervención del encargado de la información al público - La responsabilidad de expedir boletines de prensa respecto a emergencias fuera del aeropuerto deberá ser de la incumbencia de: a) el representante del explotador de la aeronave; b) una persona encargada de la información al público, designada por la autoridad gubernamental que haya asumido el mando en la zona del accidente; y c) una persona designada por la autoridad del aeropuerto que en representación del aeropuerto se encargue de la información al público.	Capítulo 3
388	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.11.2	Intervención del encargado de la información al público - Solo se admitirán en la zona de alocamiento, en la zona de estacionamiento designada para la prensa, o se transportarán al lugar del accidente, a las personas de la prensa, a los periodistas independientes y a los fotógrafos que ostenten una tarjeta válida de miembro de la prensa	Capítulo 3
389	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.11.3	Intervención del encargado de la información al público - En general, la función de divulgar boletines de prensa relativos a una emergencia de aeronave será la responsabilidad: a) del encargado de la información al público designado por la autoridad del aeropuerto, y b) del representante del explotador de la aeronave	Capítulo 3
390	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.2	4.2.11.4	Intervención del encargado de la información al público - De ninguna manera se autorizará la entrada a la parte interior del cordón de seguridad, a miembros de la prensa o a cualquier otra clase de personal que no esté actuando en las operaciones de extinción de incendios, o en las de salvamento de vidas, o en cuidados médicos, hasta que se hayan completado todas las operaciones de salvamento, y el jefe de operaciones o el jefe principal de bomberos declaren que puede penetrarse sin grave riesgo en la zona del accidente.	Capítulo 3
391	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.3	4.3.1	Todas las dependencias que intervienen en el plan de emergencia del aeropuerto recibirán la alerta para el estado de "alarma general" cuando se aproxime al aeropuerto una aeronave que esté, o se sospecha que está, en tal situación de peligro que posiblemente lleve a un accidente.	Capítulo 3
392	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.3	4.3.2.1	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Notificar al servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto que pase a la situación de alerta, y se dirija a posiciones predeterminadas cerca de la pista prevista de aterrizaje y proporcionar a dicho servicio el mayor número posible de los detalles siguientes: a) tipo de aeronave; b) combustible a bordo; c) número de personas a bordo, con indicación de casos especiales de personas menos hábiles, inmóvilizadas, ciegos, sordos; d) índice del peligro; e) pista de aterrizaje prevista; f) hora estimada de aterrizaje; g) explotador de la aeronave, si corresponde, y h) mercancías peligrosas a bordo, si las hubiera, comprendida su cantidad y ubicación si se conocen.	Capítulo 3
393	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.3	4.3.2.2	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Iniciar las medidas para notificar el caso a los cuarteles de bomberos de ayuda mutua, y a otras organizaciones apropiadas, de conformidad con el procedimiento prescrito en el plan de emergencia del aeropuerto, proporcionando, de ser necesario, el punto de cita y la entrada al aeropuerto que haya de utilizarse.	Capítulo 3
394	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.3	4.3.3	Intervención de otras dependencias - Las responsabilidades y funciones concretas de las diversas dependencias, descritas en 4.1.2 a 4.1.10 respecto a un accidente de aeronave que ocurra en el aeropuerto, pueden aplicarse análogamente a la "alarma general" con las modalidades correspondientes a los requisitos locales.	Capítulo 3
395	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.4	4.4.1	Debe darse la alarma a las dependencias que intervienen en el plan de emergencia del aeropuerto para que pasen a la situación de "alarma parcial" cuando se aproxima al aeropuerto una aeronave en la que se ha presentado alguna avería, pero que el problema no es de tal índole que implique normalmente una grave dificultad de efectuar un aterrizaje seguro.	Capítulo 3
396	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.4	4.4.2	Intervención de los servicios de tránsito aéreo - Notificar a los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto que pasen a la situación de alarma, a solicitud del piloto, o según lo requieran los acuerdos locales del aeropuerto, en puntos predeterminados cercanos a la pista que haya de utilizarse. Proporcionar la mayor parte posible de la información siguiente: a) tipo de aeronave; b) combustible a bordo, c) número de personas a bordo, con indicación de casos especiales, p.ej., personas menos hábiles, inmóvilizadas, ciegos, sordos; d) índice del peligro; e) pista de aterrizaje prevista; f) hora estimada de aterrizaje; g) explotador de la aeronave, si corresponde; h) mercancías peligrosas a bordo, comprendida su cantidad y ubicación si se conocen.	Capítulo 3
397	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.4	4.4.3	Intervención de otros organismos - Las responsabilidades y funciones concretas de las diversas dependencias, descritas en 4.1.2 a 4.1.10 respecto a un accidente de aeronave que ocurra en el aeropuerto pueden aplicarse análogamente a la "alarma parcial" con las modalidades correspondientes a los requisitos locales.	Capítulo 3

398	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.5	4.5.1.1	Los procedimientos y técnicas elaborados para dar una respuesta a emergencias de aeropuerto no relacionadas con accidentes de aeronaves, deberían ser análogos a los utilizados para las emergencias originadas por accidentes de aeronaves. Debe reconocerse que pueden surgir emergencias médicas e incendios en cualquier lugar en el que se aglomeren o trabajen un gran número de personas. Este problema puede ser grave en los aeropuertos, donde tales circunstancias son ordinarias, por ejemplo, a la llegada y a la salida de pasajeros y de otras personas que visitan el aeropuerto, y en el uso de facilidades de servicios públicos (p.ej. áreas movimiento y estacionamiento de automóviles, restaurantes, buses, zonas de manipulación y almacenamiento de equipajes, etc.). Además, los aeropuertos pueden ser un punto seleccionado por grupos de descontentos para demostrar su ira contra cualquier otro grupo o actividad.	Capítulo 3
399	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.5	4.5.1.2	La indole diversa de las personas que viajan por vía aérea obliga a que las autoridades del aeropuerto dispongan en el mismo de servicios médicos de emergencia, para tratar condiciones tales como paros cardiacos, dolores abdominales, quemaduras, cortes, raspaduras y otros problemas médicos. Tales condiciones pueden exigir que haya facilidades para cuidados inmediatos y que se redacten planes detallados de ayuda mutua con organismos ajenos al aeropuerto. (Véase el Apéndice 5.)	Capítulo 3
400	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.6	4.6.1.1	En el Manual de seguridad de la OACI se presenta información detallada sobre los procedimientos que han de aplicarse para responder a actos de interferencia ilícita. Pueden elaborarse las responsabilidades y funciones pertinentes de las diversas dependencias, de conformidad con las partidas indicadas en 4.1.2 a 4.1.10, en armonía con los requisitos locales y con los procedimientos descritos en el Manual de seguridad de la OACI.	Capítulo 3
401	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.6	4.6.1.2	Las aeronaves que son objeto de amenazas de sabotaje o de apodaramiento ilícito deberán dirigirse a un puesto aislado de estacionamiento de aeronaves hasta que haya terminado el acto de interferencia ilícita. Esta zona deberá estar situada por lo menos a una distancia de 100 m de otros puestos de estacionamiento de aeronaves, de edificios o de zonas públicas, según se especifica en el Anexo 14. En tales casos, puede ser necesario evacuar a los pasajeros en hacer uso de las plataformas de desembarque que se proporcionen en el edificio terminal de pasajeros. Quizá pueda disponerse de plataformas de embarque y desembarque motorizadas que podrían transportarse al lugar donde esté la aeronave; en otros casos, podrían utilizarse las escaleras propias de la aeronave o las mangas de evacuación de la aeronave.	Capítulo 3
402	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.1	En la Orientación sobre respuesta de emergencia para afrontar incidentes aéreos relacionados con mercancías peligrosas (Doc. 9881) de la OACI se presenta información detallada sobre los procedimientos que han de aplicarse cuando en una emergencia están implicadas mercancías peligrosas.	Capítulo 3
403	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.2	<i>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 bullos 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. Es necesario que el personal de salvamento y extinción de incendios conozca los peligros inherentes al transporte de mercancías peligrosas y que esté preparado para enfrentarse a las emergencias contingentes. Los accidentes de aeronaves que transportan mercancías peligrosas presentan problemas especiales para salvamento y control de los incendios, aunque no se sepa inmediatamente acerca de la existencia de tales cargas. Los explotadores de aeronaves deberán notificar sin demora, si se encuentra accidente, debe procurarse que quede claramente indicada la asignación de responsabilidades y que se evite la duplicación respecto a los requisitos de llamada. En llamadas subsiguientes puede ampliarse la información proporcionada incluyéndose el número de ocupantes de la aeronave, si se llevan a bordo mercancías peligrosas, y el nombre del explotador de la aeronave correo.</i>	Capítulo 3
404	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.3	Si se quiebra un bullo que contiene materiales radiactivos y ocurren fugas o pérdidas, pueden contaminarse los vehículos o las personas que se acercan o pisen por la zona. Si ocurren perturbaciones en relación con materiales radiactivos, el viento o una columna térmica procedente de un incendio de aeronave podría transportar y esparcir los materiales radiactivos a grandes distancias, poniendo en peligro una zona muy amplia. En los procedimientos correspondientes a la planificación de emergencia debe preverse la contaminación del personal que interviene y del equipo. Si se dañan los bullos que contienen materiales radiactivos, será necesario obtener sin demora la ayuda de expertos radiológicos. Debe determinarse la organización más adecuada para proporcionar tal clase de asistencia. Esta organización puede muy bien ser una de las dependencias enumeradas en 3.1.1.	Capítulo 3
405	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.4	Deben adoptarse precauciones especiales cuando haya contenedores quebrados que puedan causar lesiones o influir en la salud de los ocupantes de la aeronave o del personal de salvamento (particularmente bullos con materiales radiactivos, estiológicos o tóxicos). Se desplegará personal capacitado para atender a tales problemas especiales. Si hay bullos dañados de mercancías peligrosas, especialmente si se trata de materiales radiactivos, infecciosos o venenosos, deberán tomarse precauciones para salvaguardar la salud de los ocupantes de la aeronave y del personal de salvamento que estén expuestos a tales peligros. Los bomberos y demás trabajadores de salvamento deberán estar instruidos sobre la forma de enfrentarse a tales problemas, en caso de que surjan.	Capítulo 3
406	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.5	Si se sospecha que hay materiales radiactivos, deberán seguirse en general los siguientes procedimientos: a) debe solicitarse de la instalación de energía nuclear más cercana, de los hospitales con unidades radiológicas, de las bases militares o de organizaciones de defensa civil, que envíen inmediatamente al lugar del accidente un equipo radiológico; b) las personas que hayan estado en contacto con materiales radiactivos deben mantenerse separadas hasta que las examine un equipo de médicos radiológicos; c) los materiales sospechosos deben identificarse, pero no manipularse, hasta que hayan sido controlados y hayan obtenido el visto bueno de personal autorizado. La ropa y los instrumentos que hayan sido utilizados en el lugar del accidente deben mantenerse separados hasta que el equipo de emergencia radiológico haya dado el visto bueno; d) no deben utilizarse ni alimentos ni agua potable sospechosos de estar contaminados; e) solamente debería permanecer en el lugar el personal de salvamento y extinción de incendios que tenga una instrumentaria apropiada; todas las demás personas deben mantenerse a la distancia más lejana posible del lugar del accidente; y f) debe notificarse inmediatamente a todos los hospitales que en el accidente están implicados materiales radiactivos, de forma que en el hospital puedan aislarse las zonas de descontaminación de radiactividad.	Capítulo 3
407	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.6	El Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) ha publicado la reglamentación básica para todas las modalidades de transporte de materiales radiactivos. Estas normas forman la base de muchos reglamentos nacionales.	Capítulo 3
408	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.7	No deberían utilizarse alimentos ni agua potable sospechosos de estar contaminados por materiales estiológicos o tóxicos. Debe informarse inmediatamente de ello a las autoridades de salud pública y veterinarias.	Capítulo 3
409	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.8	Todas las personas lesionadas, o que hayan estado expuestas a materiales peligrosos, deben ser retiradas del lugar del accidente y transportadas a instalaciones médicas apropiadas para que reciban, tan pronto como sea posible, el tratamiento adecuado.	Capítulo 3
410	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.7	4.7.1.9	Muchas publicaciones tratan de la forma de manipular las mercancías peligrosas. Entre estas pueden citarse las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc. 9284) de la OACI, la Reglamentación sobre mercancías peligrosas de la Asociación del transporte aéreo Internacional, el Reglamento para el transporte seguro de materiales radioactivos del Organismo Internacional de Energía Atómica y la Planificación de respuesta de emergencia en caso de accidentes de transporte en las que estén implicados materiales radiactivos. Es de especial utilidad por la National Fire Protection Association de los Estados Unidos.	Capítulo 3
411	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.1	Los aeropuertos pueden estar expuestos a catástrofes naturales tales como tormentas, inundaciones, terremotos y olas sísmicas. El peligro de que en un aeropuerto ocurran algunas de estas catástrofes están en gran medida determinados por la geografía, puesto que los casos más peligrosos ocurren frecuentemente en determinadas zonas o fajas de la tierra. Aunque nada puede hacerse para evitarlos, pueden adoptarse medidas que reduzcan a un mínimo los daños y ayuden a que se reinicien rápidamente las operaciones de las aeronaves.	Capítulo 3
412	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.2	La preparación de las pautas que siguen los fenómenos meteorológicos, la previsión y el seguimiento de los movimientos de las tormentas, y la notificación al público de posibles peligros, serán normalmente una función reservada a los servicios meteorológicos de la zona.	Capítulo 3
413	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.3	En el plan de emergencia del aeropuerto deben preverse las medidas iniciales de protección, los suministros de emergencia correspondientes a una catástrofe local, los refugios de personal, las medidas de limpieza y de restauración después de la tormenta. Ordinariamente se suspenderán las operaciones de las aeronaves durante varias horas antes y después de una tormenta.	Capítulo 3
414	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.4	Todos los propietarios de aeronaves que tengan su base en el aeropuerto deben recibir la notificación de avisos de tormenta fuerte, tan pronto como se reciba. Deben expedirse avisos a todos los pilotos de aeronaves en ruta hacia el aeropuerto. Los propietarios de las aeronaves y los pilotos deben tener la responsabilidad de sus aeronaves. De ser posible, deben evacuar a aeropuertos fuera de la zona de la tormenta, todas las aeronaves que están en tierra. Debe aconsejarse que las aeronaves en vuelo se desvíen hacia un destino de alternativas. Las aeronaves que están en tierra y que no pueden despegar deben ponerse bajo cubierta o deben atrarse, orientándose en contra de los vientos que se acercan.	Capítulo 3
415	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.5	Durante una catástrofe natural es muy ordinario que haya interrupciones de corriente, ya sea por haberse dañado las plantas generadoras de corriente o por la destrucción de los cables de transmisión. Los aeropuertos situados en zonas de tormentas fuertes deben adoptar medidas para asegurarse de que la interrupción del suministro de energía es mínima, ya sea proporcionando generadores con motor de reserva, o mediante la obtención de energía comercial de dos fuentes.	Capítulo 3
416	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.6	En el plan de emergencia del aeropuerto debe preverse la asignación de personal específico para la protección de los edificios, con la función de recopilar o de asegurar todos los objetos sueltos que puedan ser transportados por el viento. Puede ser necesario llenar y colobar sacos de arena en caso de que haya peligro de inundaciones.	Capítulo 3
417	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.8	4.8.1.7	En las catástrofes naturales se requieren cantidades grandes de equipo específico para ser utilizado en terremotos, inundaciones, tsunamis, etc. Debe efectuarse una encuesta acerca de la cantidad y clase de suministro de emergencia, de que dispone cada una de las dependencias, para preparar una lista refundida de los suministros disponibles en dicha región.	Capítulo 3
418	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	4	4.9	4.9.1	Muchos de los aeropuertos están situados en las inmediaciones de grandes extensiones de agua, y es necesario que en ellos haya otros servicios de emergencia. La aeronave puede hundirse rápidamente por lo que sus ocupantes están expuestos al problema grave de ahogarse o de hipotermia. Algunas aeronaves no están equipadas con salvavidas ni con botes o mangueras inflables. Debe haber un suficiente número de dispositivos de flotación para todos los ocupantes de la aeronave más grande que utilice regularmente el aeropuerto y deben transportarse en vehículos de salvamento aéreos capaces de un rápido despliegue.	Capítulo 3



419	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.1	-	Debería disponerse en cada aeropuerto de un lugar fijo para el centro de operaciones de emergencia. En algunas situaciones de emergencia será necesario contar con un puesto móvil de mando que normalmente esté bajo la dirección del jefe de operaciones designado por la autoridad del aeropuerto.	Capítulo 3
420	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.2	5.2.1	CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA - Las características principales de esta dependencia son: a) emplazamiento fijo; b) en los accidentes e incidentes de aeronaves actúa en apoyo del jefe de operaciones que normalmente se encuentra en el puesto móvil de mando; c) en caso de apodernamiento ilícito de aeronaves y de amenazas de bombas, es el centro de mando, de coordinación y de comunicaciones; y d) está disponible para entrar en funciones las 24 horas del día.	Capítulo 3
421	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.2	5.2.2	El centro de operaciones de emergencia debería estar emplazado de tal forma que desde el mismo se obtenga, de ser posible, una vista clara del área de movimientos y del puesto aislado de estacionamiento de aeronaves.	Capítulo 3
422	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.2	5.2.3	El puesto móvil de mando ha de ser habitualmente adecuado para coordinar todas las funciones de mando y de comunicaciones. El centro de operaciones de emergencia es una zona designada del aeropuerto que habitualmente se utiliza en apoyo de las operaciones de coordinación en accidentes e incidentes de aeronaves, en los incidentes de apodernamiento ilícito de aeronaves y en los de amenazas de bombas. La dependencia deberá contar con el equipo y personal necesarios para comunicarse con los organismos adecuados, implicados en la emergencia, comprendido el puesto móvil de mando cuando éste ejerza sus funciones. Deberían verificarse diariamente los dispositivos de comunicaciones y electrónicos.	Capítulo 3
423	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.1	PUESTO MÓVIL DE MANDO - El puesto móvil de mando es un lugar en el que se reúnen los jefes de las dependencias que cooperan para recibir y divulgar información y adoptar decisiones pertinentes a las operaciones de salvamento. Las características principales de esta dependencia son: a) es una instalación móvil que puede desplazarse rápidamente; b) sirve de centro de mando, de coordinación y de comunicaciones en los accidentes e incidentes de aeronaves; c) entra en funciones durante los accidentes e incidentes de aeronaves; y d) se coloca en un lugar adecuado respecto a las condiciones del viento y topográficas.	Capítulo 3
424	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.2	Es asunto de alta prioridad que cuando ocurra cualquier accidente o incidente se cuente con un puesto móvil de mando ya designado, reconocible y fácilmente visible. El puesto debe establecerse con la mayor rapidez posible, preferiblemente al mismo tiempo en que se inician las actividades de control del incendio y de salvamento. Es importante que se mantenga la continuidad del mando. De forma que cada dependencia que se comunique con el puesto de mando reciba instrucciones adecuadas sobre la situación, antes de que asuma el control de sus propias obligaciones.	Capítulo 3
425	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.3	La dependencia debería contar con el equipo y personal necesarios para comunicarse con todas las demás dependencias implicadas en la emergencia, comprendido el centro de operaciones de emergencia. Cada mes debería verificarse el funcionamiento correcto de los dispositivos de comunicaciones y electrónicos.	Capítulo 3
426	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.4	Para que no haya confusiones ni se pierdan las transmisiones, debido a que en el puesto de mando trabajan al unísono diversas dependencias haciendo uso de diversas frecuencias de radio y de diversos teléfonos, es esencial que disminuya el volumen de ruido utilizando audífonos o subdivisiones, entre los participantes, que absorban el sonido.	Capítulo 3
427	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.5	En el puesto móvil de mando debe disponerse inmediatamente de mapas, planos y de toda otra clase de equipo e información pertinentes.	Capítulo 3
428	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.6	Para que el puesto móvil de mando sea fácilmente reconocible, puede estar provisto de una baliza elevada para distinguirse en forma de un banderín de cuadros, de un cono de tráfico de colores, de un globo o de una luz rotativa.	Capítulo 3
429	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	5	5.3	5.3.7	A veces puede ser necesario establecer un sub-puesto de mando. En tal caso, el primer puesto deberá designarse como "principal" y contar con medios adecuados de comunicaciones con el sub-puesto de mando.	Capítulo 3
430	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	6	6.1	6.1.1	Cuando ocurre un accidente, el jefe en funciones de los servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto asume inicialmente la dirección y control de las operaciones de salvamento y extinción de incendios. Los primeros que llegan al lugar del accidente serán ordinariamente los bomberos; por consiguiente, durante un período de tiempo el jefe de bomberos asumirá el mando. Sin embargo, el jefe de los servicios de salvamento y extinción de incendios debe estar tan implicado en las operaciones de salvamento y extinción de incendios que será necesario que el jefe de operaciones, tan pronto como llegue al lugar del accidente, asuma el mando en la forma indicada en el plan de emergencia del aeropuerto. Es necesario que en el plan de emergencia se establezcan de antemano y se apliquen consiguientemente las normas de relevo de la autoridad y del mando.	Capítulo 3
431	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	6	6.1	6.1.2	En los accidentes fuera del aeropuerto, la dirección y el control de las operaciones están bajo el organismo designado en los acuerdos de ayuda mutua para casos de emergencia, previamente concertados con las poblaciones vecinas.	Capítulo 3
432	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	6	6.1	6.1.3	En el plan debería preverse la designación de otros coordinadores que realicen determinadas funciones. Puede consultarse al respecto la siguiente representación diagramática.	Capítulo 3
433	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	7	7.1	7.1.1	En el centro de operaciones de emergencia debería disponerse de uno o varios mapas reticulares detallados del aeropuerto y de sus cercanías (con la fecha de la última revisión). En la torre de control, en la estación de bomberos, en los vehículos de salvamento y extinción de incendios, y en todos los otros vehículos de apoyo que respondan a una emergencia, debería disponerse de mapas similares de pequeño tamaño. También deberían distribuirse ejemplares a las dependencias implicadas en el plan.	Capítulo 3
434	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	7	7.1	7.1.2	Es preferible que se proporcionen dos mapas reticulares: en uno de los mapas deberían delinearse los límites de las carreteras de acceso al aeropuerto, la ubicación de los suministros de agua, los puntos de cita, las zonas de estacionamiento, etc. (Véase la Figura 1). En el otro mapa deberían incluirse las poblaciones vecinas y delinearse las instalaciones médicas apropiadas, las carreteras de acceso, los puntos de cita, etc., hasta una distancia aproximada de 8 km desde el centro del aeropuerto. (Véase la Figura 7-2.)	Capítulo 3
435	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	7	7.1	7.1.3	Es absolutamente esencial que si se utiliza más de un mapa reticular, no haya conflictos en cuanto a la amplitud de las retículas utilizadas; todas las dependencias que participan deben poder identificar los lugares inmediatamente. El uso de retículas de color distinto, según se muestra en las Figuras 7-1 y 7-2, impide que se interpreten erróneamente los mapas reticulares.	Capítulo 3
436	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	7	7.1	7.1.4	En el mapa reticular, en el que se indican las instalaciones médicas disponibles, debe presentarse información sobre el número de camas y sobre las especialidades médicas disponibles en los diversos hospitales. Debe asignarse un número a cada uno de los hospitales y debe indicarse cada una de las especialidades de tratamiento, indicándose claramente datos tales como camas, personal, etc.	Capítulo 3
437	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	7	7.1	7.1.5	Es esencial que cuando se publique una revisión del mapa reticular se proporcione a todas las dependencias participantes un ejemplar actualizado y que se destruyan los mapas antiguos.	Capítulo 3
438	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	8	8.1	8.1.1	Información sobre las oficinas con las que deben establecerse comunicaciones - Organigramas de control, tales como los que se listan en los ejemplos de las Figuras 8-1 y 8-2, ayudan a establecer rápidamente las comunicaciones en caso de una emergencia. Por consiguiente, en ellos deberían incluirse todos los números telefónicos necesarios. Deben prepararse organigramas de control independientes para cada clase de emergencia incluida en el plan. Es importante que en el plan de emergencia del aeropuerto se defina claramente el método de notificación que ha de seguirse.	Capítulo 3
439	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	8	8.1	8.1.2	Deben verificarse mensualmente los números telefónicos y debe publicarse una lista revisada cada vez que haya cambios. Para que cuando haya algún cambio solamente sea necesario volver a publicar una sola página, debe imprimirse cada organigrama de control en una hoja por separado y debe indicarse la fecha.	Capítulo 3
440	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.1	-	NECESIDAD DE ATENDER INMEDIATAMENTE A LAS PERSONAS LESIONADAS EN LOS ACCIDENTES DE AERONAVES - Después de un accidente de aeronave pueden perderse muchas vidas y pueden agravarse muchas lesiones si no se proporciona inmediatamente atención médica, a cargo de personal de salvamento adecuadamente instruido. Los sobrevivientes deberían someterse a una selección y clasificación de sus lesiones, denominada clasificación de urgencias, deberían recibir la ayuda médica de emergencia necesaria y ser prontamente evacuados hacia las instalaciones médicas apropiadas.	Capítulo 3
441	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.2	9.2.1	PRINCIPIOS PARA CLASIFICACIÓN DE URGENCIAS (TODA CLASE DE EMERGENCIAS) - La clasificación de urgencias es un proceso de selección y clasificación de las víctimas para determinar el orden de prioridad de tratamiento y de transporte.	Capítulo 3
442	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.2	9.2.2	Las víctimas deberían clasificarse en cuatro categorías: Prioridad I: Cuidados inmediatos Prioridad II: Cuidados demorados Prioridad III: Cuidados de menor importancia Prioridad IV: Fallecidos	Capítulo 3
443	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.2	9.2.3	La primera persona idónea y con conocimientos médicos que llegue al lugar debe inmediatamente iniciar el proceso de clasificación de urgencias. Esta persona continuará con este proceso hasta que le sustituya otra persona más idónea o la persona del aeropuerto designada para realizar la clasificación de urgencias. Las víctimas deberían transportarse desde la zona de clasificación de urgencias hasta las zonas de espera para cuidados apropiados, antes de que sean sometidos al tratamiento definitivo. La estabilización de las lesiones de las víctimas debería realizarse en las zonas de espera y, seguidamente, las víctimas deberían ser transportadas a una instalación adecuada.	Capítulo 3
444	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.2	9.2.4	Deben ejercerse toda clase de esfuerzos para asegurarse de que se atiende en primer lugar a las víctimas de prioridad I y que ellas son las primeras que se transportan con ambulancia una vez estabilizadas las lesiones. Esta es la responsabilidad del encargado de la clasificación de urgencias.	Capítulo 3
445	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.2	9.2.5	Lo más eficaz es que la clasificación de urgencias se realice en el mismo lugar del accidente. Sin embargo, las condiciones en el escenario del accidente pueden exigir que las víctimas sean inmediatamente transportadas antes de que se ejecute con seguridad el proceso de clasificación de urgencias. En tal caso, las víctimas deben trasladarse a una distancia lo más corta posible, pero separadas suficientemente de las operaciones de extinción de incendios, y de ser posible en contra del viento, en un lugar más elevado que el del accidente. (Véase la Figura 9-1)	Capítulo 3
446	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.2	9.2.6	Para la clasificación de urgencias deberían utilizarse etiquetas de identificación de víctimas que ayuden en la selección de los lesionados y en su transporte al hospital designado. El procedimiento se adapta particularmente a situaciones en las que entran en juego una multiplicidad de idiomas.	Capítulo 3
447	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	9	9.3	9.3.1	TARJETAS NORMALIZADAS PARA IDENTIFICACIÓN DE VÍCTIMAS Y SU UTILIZACIÓN - Necesidad de etiquetas normalizadas. Las etiquetas para identificación de víctimas deben normalizarse mediante una codificación por colores y mediante símbolos a fin de simplificarlo lo más posible. Las etiquetas ayudan a acelerar el tratamiento de multitud de víctimas en el proceso de clasificación de urgencias y facilitar la evacuación de las personas lesionadas a las instalaciones médicas con la mayor rapidez posible.	Capítulo 3

448	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.3	9.3.2	Diseño de las etiquetas. Las etiquetas normalizadas deben diseñarse de forma que haya de incluirse el mínimo de información requerida, que puedan utilizarse en condiciones meteorológicas adversas y que sean impermeables. En el Apéndice 8 se muestra un ejemplo de tales etiquetas. En este ejemplo los números y los símbolos se refieren a la clasificación de las víctimas en orden de prioridad de tratamiento médico, de la forma siguiente: Prioridad I o cuidados inmediatos: Etiqueta ROJA; Número romano I; Símbolo: corazon Prioridad II o cuidados demorados: Etiqueta AMARILLA; Número romano II; Símbolo: tortuga Prioridad III o cuidados menores: Etiqueta VERDE; Número romano III; Símbolo: ambulancia con X Prioridad IV o fallecidos: Etiqueta NEGRA; Número romano IV	Capítulo 3
449	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.3	9.3.3	Cuando no se disponga de etiquetas, las víctimas pueden clasificarse mediante números romanos escritos en cinta adhesiva marcándolos directamente en la frente o en otra parte expuesta de la piel para indicar la prioridad o las necesidades en materia de tratamiento. Cuando no se disponga de marcadores, puede utilizarse un lápiz labial. Se aconseja el uso de plumas con punta de feltro ya que la tinta puede diluirse con la lluvia o la nieve, y puede congelarse a bajas temperaturas.	Capítulo 3
450	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.1	La estabilización de los lesionados graves debe realizarse en el lugar del accidente. Antes de la estabilización debe evitarse el transporte inmediato de los lesionados graves.	Capítulo 3
451	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.2	En accidentes que ocurran en el aeropuerto o cerca del mismo, el personal de salvamento y extinción de incendios es el que generalmente llega primero al lugar del accidente. Este personal debe ser consciente de la necesidad de localizar a las víctimas gravemente lesionadas y de estabilizar su condición tan pronto como sea posible. Cuando el control de los incendios o su prevención no requiera los esfuerzos de todo el personal de salvamento y extinción de incendios, las personas disponibles deben inmediatamente iniciar la tarea de estabilización de las víctimas, bajo la dirección de la persona más idónea, inmersa en el tratamiento de condiciones traumáticas, que se encuentre en el lugar. En los primeros vehículos de salvamento deben transportarse suministros de equipo para tratamiento de víctimas, comprendidos los dispositivos para respiración artificial, compresas, vendas, oxígeno y otra clase de equipo afín utilizado para la estabilización de víctimas por inhalación de humo y por graves traumatismos. Debe diseñarse el accidente, debe procurarse que quede claramente indicada la asignación de responsabilidades y que se evite la duplicación respecto a los requisitos de llamada. En llamadas subsiguientes puede ampliarse la información proporcionada incluyéndose el número de ocupantes de la	Capítulo 3
452	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.3	Las medidas que se adoptan en los primeros minutos de tratamiento médico deberían dirigirse a estabilizar la condición de las víctimas hasta que esté presente personal médico más competente. Cuando lleguen al lugar del accidente los equipos especializados de tratamientos traumáticos, se proporcionará una atención médica más especializada (p.ej., resucitación cardiovascular, etc.).	Capítulo 3
453	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.4	El procedimiento de clasificación de urgencias y el cuidado médico subsiguiente deben ejercerse bajo el mando de una sola autoridad, el coordinador médico designado, una vez llegue al lugar. Antes de su llegada debe asumir el mando en este procedimiento de urgencia la persona designada por el jefe de los servicios de salvamento y extinción de incendios, y esta persona debería continuar en este puesto hasta que le sustituya el coordinador médico designado.	Capítulo 3
454	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.5	El coordinador médico tiene la responsabilidad de todos los aspectos médicos del incidente y depende directamente del jefe de operaciones en el lugar del accidente. La función primaria del coordinador médico será de índole administrativa, y no la de un miembro del equipo médico que trata a las víctimas.	Capítulo 3
455	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.6	Para identificar fácil e inequívocamente al coordinador médico, éste deberá llevar un casco blanco e indumentaria claramente visible del mismo color, por ejemplo, un chaleco o chaqueta con un letrero reflectante, en el pecho y en la espalda, con las palabras "COORDINADOR MEDICO".	Capítulo 3
456	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.7	Víctimas que reciben cuidados de Prioridad I (cuidados inmediatos). En este tipo de víctimas se incluyen: a) hemorragias importantes. b) fuerte inhalación de humo; c) lesiones torácicas afezantes y lesiones cervico-maxilofaciales; d) traumatismo craneano con coma y "shock" rápido progresivo; e) fracturas múltiples; f) quemaduras extensas (más del 30%); g) lesiones por aplastamiento; h) cualquier clase de "shock"; e i) lesiones de la médula espinal.	Capítulo 3
457	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.8	Se recomiendan las siguientes medidas: a) primeros auxilios (abrir las vías respiratorias, detener las hemorragias mediante almohadillas hemostáticas y colocar a las víctimas en la posición de recuperación); b) resucitación; c) administración de oxígeno, excepto donde haya combustible o ropa impregnada de combustible, y d) colocar a los lesionados bajo cubierto antes de ser transportados.	Capítulo 3
458	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.9	Víctimas que reciben cuidados de Prioridad II (cuidados demorados). En este tipo de víctimas se incluyen: a) traumatismos torácicos no afezantes, b) fracturas cerradas de las extremidades; c) quemaduras limitadas (menos del 30%); d) traumatismo craneano sin coma ni "shock"; y e) lesiones en las partes blandas.	Capítulo 3
459	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.10	La atención a las víctimas, con lesiones que no exigen tratamiento médico inmediato de emergencia para conservar la vida, puede demorarse hasta que se hayan estabilizado las víctimas de Prioridad I. El transporte de las víctimas de Prioridad II se realizará después de algunos cuidados mínimos en el lugar del accidente.	Capítulo 3
460	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.11	Víctimas que reciben cuidados de Prioridad III (cuidados menores). En esta clase de víctimas se incluyen las que tienen lesiones de poca importancia. En algunos accidentes o incidentes habrá pasajeros que tengan solamente lesiones pequeñas, que no hayan sufrido lesiones, o que parezca que no las tienen. Puesto que estas víctimas pueden interferir con otras prioridades y operaciones, es importante transportarlas desde el lugar del accidente o incidente a la zona de espera designada, donde deberían ser nuevamente examinadas.	Capítulo 3
461	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.4	9.4.12	Es importante disponer que se prevea la forma de tutar, confortar e identificar a las víctimas de Prioridad III. Esto debería ser responsabilidad del personal del aeropuerto, del explotador de la aeronave (cuando esté implicado) o una organización internacional de socorro (Cruz Roja, etc.). Deben asignarse de antemano para este fin algunas zonas específicas de tratamiento, por ejemplo, un hangar vacío, una parte designada del edificio terminal de pasajeros, una estación de autobuses y otros lugares disponibles de tamaño adecuado (hotel, escuela, etc.). Tales zonas seleccionadas deben estar equipadas con sistemas de calefacción o de aire acondicionado, luz eléctrica y tomas de corriente eléctrica, agua, teléfonos y lavabos. Deben seleccionarse de antemano algunos de tales emplazamientos, de forma que si ocurre un accidente quede la opción de determinar el sitio más ventajoso, basándose en la distancia que debe recorrerse y en las necesidades de espacio (según el número de víctimas). Todo el personal del explotador del accidente, debe procurarse que quede claramente indicada la asignación de responsabilidades y que se evite la d	Capítulo 3
462	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.5	9.5.1	Los lesionados deberían pasar por cuatro zonas, cuyo emplazamiento debe seleccionarse cuidadosamente y debe ser fácilmente identificable. (Véase la Figura 9-1.) a) Zona de recogida - Zona en la que se recogen inicialmente los heridos graves separándolos de los restos de la aeronave. La necesidad de determinar esta zona dependerá del tipo de accidente y de las circunstancias que rodean al lugar del accidente. En este punto la custodia de los heridos se transfiere normalmente del personal de salvamento y extinción de incendios al personal de los servicios médicos. Sin embargo, en la mayoría de los casos, se efectuará esta transferencia en la zona de clasificación de urgencias. b) Zona de clasificación de urgencias - La zona de clasificación de urgencias debería estar por lo menos a 90 m en contra del viento, respecto al lugar del accidente, para no estar expuestos al fuego y al humo. En caso necesario, puede establecerse más de una zona de clasificación de urgencias. c) Zona de cuidados - Inicialmente, habrá una sola zona de cuidados. Más tarde, esta zona debería subdividirse en tres subzonas de acuerdo con las tres categorías de lesionados, es decir, zona de cuidados inmediatos (Prioridad I), zona de cuidados demorados (Prioridad II) y zona de cuidados menores (Prioridad III). Las zonas de cuidados pueden codificarse por colores para fines de identificación (Rojo = cuidados inmediatos, Amarillo = cuidados demorados y Verde = cuidados menores). Pueden también utilizarse conos de tráfico, banderines, etc., de color. d) Zona de transporte - Entre la zona de cuidados y la carretera de salida debe estar situada la zona de transporte para el registro, destinación y evacuación de los sobrevivientes. Normalmente sólo se requiere una zona de transporte. Sin embargo, si hubiera más de una zona de transporte, es esencial que estén comunicadas entre sí.	Capítulo 3
463	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	9	9.5	9.5.2	Se recomiendan instalaciones móviles para la estabilización y el tratamiento de las víctimas de Prioridades I y II. Idealmente estas instalaciones deberían estar en condiciones de funcionar en menos de treinta (30) minutos. Por consiguiente, las instalaciones deben diseñarse de forma que puedan transportarse rápidamente al emplazamiento destinado y puedan rápidamente ponerse en condiciones de recibir las víctimas. Estas instalaciones pueden consistir en: a) ambulancias ordinarias o equipadas para resucitación. Una ambulancia de resucitación es un refugio ideal para las víctimas de Prioridad I. La víctima puede ser tratada en la ambulancia y puede seguidamente ser transportada directamente al hospital. b) tiendas de campaña rojas para dar cabida a casos graves o extremadamente urgentes. Estas instalaciones, con calefacción y lavabos, pueden transportarse al lugar del accidente junto con todo el equipo médico necesario (véase el Apéndice 3); y c) tiendas de campaña de color amarillo que puedan dar cabida a las víctimas de Prioridad II. Para el tratamiento de estabilización de todas las víctimas pueden utilizarse hospitales o ambulancias móviles fácilmente transportables.	Capítulo 3
464	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	10	10.1	10.1.1	La autoridad del aeropuerto, el explotador de la aeronave (si está implicado) u otro organismo previamente designado para este fin, tienen la responsabilidad de: a) Seleccionar, entre las zonas previamente designadas en el plan de emergencia del aeropuerto, la que sea más conveniente como zona de espera para determinada emergencia; b) proporcionar transporte de las personas no lesionadas desde el lugar del accidente hacia la zona de espera designada; c) disponer que doctores, enfermeras o equipos competentes en primeros auxilios examinen y traten a las personas que suportedamente han quedado lesionadas, especialmente en lo que respecta a traumatismos nerviosos (traumoes) y a inhalación de humo, cuando correspondan; d) proporcionar una lista completa de pasajeros y tripulación para posibles verificaciones de personal; e) entrevistar a los no lesionados y registrar sus nombres, direcciones, números de teléfono y el lugar donde pueda establecerse contacto con los mismos durante las 72 horas siguientes; f) notificar a los familiares o parientes más cercanos, siempre que se juzgue necesario; g) coordinar las actividades con la organización internacional de socorro que haya sido designada (Cruz Roja, etc.); y h) impedir que interfieran en las actividades personas no autorizadas, o aquellas que no están oficialmente relacionadas con la función que se está realizando.	Capítulo 3

465	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	10	10.1	10.1.2	Debe disponerse de antemano el transporte inmediato, por autobús o por otro medio conveniente de transporte, de "víctimas ambulantes" en condiciones de desplazarse desde el lugar del accidente hasta la zona designada de espera. El plan debe ponerse en práctica automáticamente después de la notificación de la emergencia. Una enfermera, o cualquier persona instruida en primeros auxilios, debe acompañar a esta gente hasta la zona de espera. Todos y cada uno de los pasajeros y miembros de la tripulación deben ser examinados, en cuanto a traumatismos nerviosos (choques) e inhalación de humo. Para proteger y confortar a estas personas en condiciones meteorológicas de frío o tiempo inclemente, pueden ser necesarias otras disposiciones.	Capítulo 3
466	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	10	10.1	10.1.3	Los que hayan abandonado la aeronave mediante mangas de evacuación pueden estar descalzos o sin ropa suficiente. Si el accidente de la aeronave ocurrió sobre el agua o sobre una zona pantanosa, estas personas pueden estar mojadas y sentirse realmente incómodas. Deberían preverse estos problemas y contar para estos casos con un depósito de ropa, calzado y mantas. Puede ser necesario establecer una zona especial de espera, en la que puedan calentarse y recibir ropa para combatir la hipotermia; esta zona puede utilizarse para fines de examen médico antes de que se transporte a estas personas a la zona de espera designada para ambulantes.	Capítulo 3
467	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	10	10.1	10.1.4	Las organizaciones internacionales de socorro y las unidades militares pueden satisfacer muchos de los requisitos mencionados en este capítulo.	Capítulo 3
468	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.1	No debe borrarse ningún vestigio de prueba al hacerse cargo de los fallecidos en el lugar de un accidente de aeronave. Es importante convencerse de que un emplazamiento en el que no se han eliminado las pruebas dejará los huellas más confiables para determinar las causas, y las medidas correctivas que hayan de aplicarse en el futuro para impedir que ocurra un accidente similar. En el plan deben incluirse elementos contingentes en cuanto a las medidas que hayan de adoptarse para hacerse cargo de los fallecidos en el lugar de la emergencia. Es necesario que en el plan quede designada la persona, o personas, responsables de ponerse en contacto con el doctor forense y de colaborar con el mismo. El personal de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto debe comprender la necesidad básica de que se efectúe una investigación del accidente de la aeronave, así como las técnicas y procedimientos que se aplican en la misma. En la medida de lo posible los restos de la aeronave deben quedar sin mayores perturbaciones hasta que lleguen las autoridades pertinentes de investigación del accidente.	Capítulo 3
469	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.2	Las zonas que rodean inmediatamente al lugar del accidente deben quedar completamente libres de intromisiones. En zonas en las que haya una gran cantidad de fallecidos, o de cuerpos desmembrados, no debe haber ninguna intromisión hasta la llegada del médico forense y del investigador del accidente de la aeronave o de la persona designada para ello.	Capítulo 3
470	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.3	Debe disponerse de una cantidad suficiente de guantes de plástico desechables y de guantes de cuero para los camilleros que retiran los restos de los fallecidos. Aunque son aceptables los guantes de plástico desechables, pueden romperse o rasgarse con facilidad por contacto con los restos y partes destrozadas de la aeronave. Los guantes de cuero no se rompen o desgarran pero absorben fluidos corporales y hacen que disminuya el sentido del tacto. Se propone que cada uno de los camilleros lleve un guante de plástico y un guante de cuero o que trabajen dos camilleros en equipo. Después de ser utilizados en la recogida de partes corporales deben quemarse todos los guantes.	Capítulo 3
471	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.4	Si resulta necesario retirar cuerpos o miembros de la aeronave destruida, deben tomarse fotografías indicando la posición relativa de cuerpos y miembros en el entorno de los restos de la aeronave y debe trazarse un esbozo de sus posiciones respectivas antes de que sean retirados. Además, a cada cuerpo o miembro que sea desplazado debe adjuntarse una etiqueta y deben también ponerse etiquetas correspondientes en los lugares en los que se encontraron en el accidente los miembros de los cuerpos. Puede hacerse una lista de todas las etiquetas expuestas. Deben tomarse precauciones especiales para evitar cualquier perturbación en la zona del puesto de pilotaje. Si fuera necesario desplazar alguno de los mandos de vuelo, antes de hacerlo deberían tomarse fotografías, hacerse dibujos o escribirse notas.	Capítulo 3
472	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.5	Solamente para impedir que sean destruidos por el fuego o por otras razones similares que obligan a ello, deben retirarse los fallecidos y sus efectos personales de la aeronave destruida, antes de que llegue el médico forense o la autoridad competente. Cuando se retiren los cuerpos, deben tomarse las precauciones anteriormente mencionadas. Puede preverse que haya un número suficiente de bolsas para todos los fallecidos y para sus efectos personales.	Capítulo 3
473	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.6	Los proveedores locales de atálicas, los directores de casas funerarias y las empresas que les proporcionan equipo y suministros, así como las instalaciones militares cercanas, disponen normalmente de estas bolsas para los cuerpos. Es de desear que en cada aeropuerto haya un depósito de bolsas para cuerpos.	Capítulo 3
474	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.7	La identificación de los cadáveres y la determinación de la causa de la muerte se lleva a cabo conjuntamente con la autoridad designada para esta función. En esta operación intervienen generalmente equipos forenses y otros especialistas.	Capítulo 3
475	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.8	En los accidentes en los que hay un gran número de muertos, se recargarán las instalaciones normales de depósito de cadáveres. En zonas en las que las demoras o las temperaturas pueden influir en el deterioro de los tejidos, deberá disponerse de depósitos refrigerados. Esto puede lograrse mediante un refrigerador instalado permanentemente, o semirrefrigeradores refrigerados. La zona para la autopsia debe estar situada cerca del depósito refrigerado y debe disponerse que haya un alto nivel de medidas de seguridad. Esta debe ser una zona de trabajo conveniente, con electricidad y agua corriente, de dimensiones suficientes para la clasificación inicial de los cuerpos.	Capítulo 3
476	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.9	Los depósitos de cadáveres deberían estar aislados y en zonas alejadas de los lugares a los que tienen acceso los paramédicos y el público en general.	Capítulo 3
477	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.10	Después de la identificación de los fallecidos, deben iniciarse los esfuerzos para comunicarse con los más allegados. Debe hacerse uso de entidades tales como los explotadores de aeronaves, organizaciones de servicios públicos (p.ej., organizaciones internacionales de socorro y la policía) o el clero.	Capítulo 3
478	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.11	Realmente el equipo de investigación del accidente tiene la autoridad y la necesidad de exigir autopsias y análisis toxicológicos de los miembros de la tripulación de vuelo y en casos especiales de los pasajeros. Antes de que se retiren los cadáveres debe determinarse la necesidad de estas pruebas.	Capítulo 3
479	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.12	Tan pronto como sea posible, después de la emergencia, deben recibir instrucciones y el permiso para retirarse todos los participantes en las actividades de salvamento y extinción de incendios. Las autoridades competentes deben registrar sus observaciones. Los dibujos, diagramas, fotografías, películas cinematográficas y registros en cinta magnética y video, hechos en el lugar del accidente, así como los detalles apropiados sobre las etiquetas en los cuerpos y miembros de los cuerpos alejados de su posición natural, son instrumentos de un valor incalculable para los investigadores.	Capítulo 3
480	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	11	11.1	11.1.13	El oficial forense a cargo de estas actividades debe llevar un caso de color marrón oscuro y un chaleco o otra indumentaria con un letrero en la espalda que diga claramente "FORENSENSE".	Capítulo 3
481	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.1		<b>SERVICIOS DE COMUNICACIONES</b> - Debe disponerse lo necesario para que existan comunicaciones en ambos sentidos entre todas las dependencias del aeropuerto implicadas en una emergencia. En el plan debe también incluirse el mantenimiento de una red adecuada de comunicaciones con los organismos de fuera del aeropuerto que atiendan a una emergencia. En el plan se requiere que el puesto de mando y el centro de operaciones de emergencia cuenten con comunicaciones continuas con todas las dependencias que participan. Durante el proceso de planificación deben identificarse otros modos de comunicaciones de reserva.	Capítulo 3
482	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.2	12.2.1	En cualquier operación importante, en la que estén implicadas dependencias de más de una jurisdicción, es de fundamental importancia contar con una red coordinada de comunicaciones.	Capítulo 3
483	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.2	12.2.2	Las redes coordinadas de comunicaciones deben constar de un número suficiente de transceptores de radio, de teléfonos y de otros dispositivos de comunicaciones para establecer y mantener un medio primario y un medio secundario de comunicaciones. Mediante estas redes deben enlazarse entre sí el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando y éstos con todas las dependencias que participan. (Véase el organigrama de control 8-1.)	Capítulo 3
484	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.2	12.2.3	En la red funcional de comunicaciones debe preverse un medio primario y, en caso necesario, medios de alternativa para mantener comunicaciones eficaces directas, según corresponda, entre las entidades siguientes: a) La autoridad que da la alerta (la torre de control o la estación de servicios de vuelo, el director del aeropuerto, el explotador de base fija o la oficina de la línea aérea) y las dependencias de los servicios de salvamento y extinción de incendios (SEI) que prestan servicio al aeropuerto. b) La torre de control de tránsito aéreo o la estación de servicios de vuelo, la sala de alarmas o el centro de despacho apropiados de la estación de bomberos, y las tripulaciones de los servicios de salvamento y extinción de incendios que estén en camino hacia una emergencia de aeronave y en el lugar de un accidente o accidente. c) Las entidades apropiadas de ayuda mutua situadas en el aeropuerto o fuera del mismo, comprendiendo un procedimiento para dar la alerta a todo el personal auxiliar que se supone haya de intervenir en una emergencia. d) Los vehículos del SEI, comprendida una capacidad de comunicaciones entre los miembros de las tripulaciones en cada uno de los vehículos SEI.	Capítulo 3
485	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.3	12.3.1	<b>EQUIPO DE COMUNICACIONES</b> - Es importante que se proporcione una cantidad suficiente de equipo funcional de comunicaciones para asegurar una respuesta rápida del personal y del equipo en cualquier emergencia. En caso de una emergencia debe disponerse, para ser inmediatamente utilizado, del siguiente equipo de comunicaciones.	Capítulo 3
486	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.3	12.3.2	Radios portátiles. Debe contarse con un número suficiente de radios portátiles de comunicaciones en ambos sentidos, para que cada uno de las dependencias participantes pueda comunicarse con el puesto de mando.	Capítulo 3
487	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.3	12.3.3	Debe aplicarse una disciplina estricta en las comunicaciones para impedir perturbaciones de las frecuencias de emergencia. Cada dependencia debe funcionar en su propia frecuencia y debe haber una frecuencia designada para el mando.	Capítulo 3
488	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.3	12.3.4	En el puesto de mando debe disponerse de equipos de radio para comunicación directa con la aeronave y con los controladores de los movimientos en tierra, de ser necesario. Estas radios deben tener equipo de auriculares para que disminuya la confusión y el ruido provenientes de una multiplicidad de frecuencias utilizadas simultáneamente.	Capítulo 3
489	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.3	12.3.5	Pueden también establecerse comunicaciones directas con el piloto o con el puesto de pilotaje de la aeronave, mediante el uso de líneas de comunicaciones de puesto de pilotaje a tierra. Para esto es necesario contar con conectores, cables, micrófono y auriculares apropiados. Para establecer esta clase de comunicaciones es necesario que cooperen y estén en coordinación los servicios de salvamento extinción de incendios del aeropuerto y cada uno de los explotadores de aeronaves. Normalmente se obtiene esta capacidad de comunicaciones mediante auriculares para servicios en tierra que se enchufan en una toma de conexión telefónica.	Capítulo 3
490	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	-	12	12.3	12.3.6	En el puesto de mando debe disponerse de un número suficiente de líneas telefónicas de la guía y de fuera de la guía telefónica o de teléfonos celulares para mantener comunicaciones directas con los órganos de tierra y de dentro del aeropuerto. Las líneas directas ahorran tiempo y disminuyen la probabilidad de que se recargen los canales de radiocomunicaciones.	Capítulo 3

491	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.3	12.3.7	Las instalaciones médicas y las ambulancias necesitan las comunicaciones para requerir los modernos sistemas de apoyo de la vida que existen en el ámbito de la comunidad médica.	Capítulo 3
492	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.3	12.3.8	Un vehículo especializado con el equipo necesario de comunicaciones y con fuente autónoma de energía eléctrica puede ser el complemento ideal de cualquier buen sistema de comunicaciones. Un vehículo bien equipado para comunicaciones es un elemento indispensable en un puesto de mando eficaz y bien administrado. En la planificación debería siempre incluirse el nombre de un conductor u operador competente de estos vehículos.	Capítulo 3
493	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.3	12.3.9	Es de desear que en el centro de operaciones y en el puesto móvil de mando haya instalados registradores en los que pueda insertarse la hora para asegurarse de que se registran todas las comunicaciones, lo cual facilitará el análisis subsiguiente. También es de desear que se registren todas las comunicaciones de emergencia comprendidas las comunicaciones por escrito.	Capítulo 3
494	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.3	12.3.10	En caso de una interrupción temporal de las comunicaciones, deben asignarse corredores al puesto de mando, para disponer de otros medios de comunicaciones. También debe disponerse de megáfonos portátiles.	Capítulo 3
495	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.4	12.4.1	<i>La autoridad del aeropuerto, o los explotadores de aeronaves, deben establecer un sistema de comunicaciones que ayude a la rápida intervención del equipo de emergencia en caso de accidentes o de incidentes en el área terminal. Entre los accidentes que pueden ocurrir en la plataforma se incluyen los accidentes en las cabinas de las aeronaves, fugas de combustible e incendios en las operaciones de reabastecimiento, colisiones entre aeronaves y vehículos, y emergencias médicas.</i>	Capítulo 3
496	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.4	12.4.2	En la plataforma el mayor número posible de personas, y por lo menos todo el personal de supervisión, debería estar equipado de radios para comunicaciones en ambos sentidos, a fin de que haya comunicación directa con una instalación central de notificación.	Capítulo 3
497	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.4	12.4.3	En todas las puertas de embarque de aeronaves o en todas las vías para reanques, debe haber teléfonos en ambos niveles de embarque y de plataforma. Deben instalarse de forma destacada los números de los teléfonos de emergencia en orden numérico.	Capítulo 3
498	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.5	12.5.1	ENSAYOS Y VERIFICACIÓN - El sistema de comunicaciones debe diariamente someterse a ensayos para verificar si funcionan todas las redes de radio y telefónicas.	Capítulo 3
499	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	12	12.5	12.5.2	Todas las dependencias y todo el personal responsable del plan de emergencia del aeropuerto y de las poblaciones deben contar con una lista completa y actualizada de los números telefónicos internos de las dependencias. Estos números telefónicos deben mensualmente ser objeto de verificación para asegurarse de que son correctos. De modo periódico y continuo deben distribuirse listas actualizadas de teléfonos a todos los participantes en el plan de emergencia.	Capítulo 3
500	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.1	13.1.1	SIMULACROS DE EMERGENCIA EN EL AEROPUERTO - La finalidad de un simulacro de emergencia en el aeropuerto es asegurarse de que son adecuados los siguientes elementos: a) la respuesta de todo el personal interesado; b) los planes y procedimientos de emergencia y c) el equipo y las comunicaciones de emergencia	Capítulo 3
501	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.1	13.1.2	Por consiguiente, es importante que en el plan se incluyan los procedimientos para asegurarse de que se somete a ensayos el plan de emergencia del aeropuerto. En estos ensayos debe corregirse el mayor número posible de deficiencias y todo el personal y todas las dependencias interesadas deben familiarizarse con el ambiente del aeropuerto, con las otras dependencias y con la función que cada una desempeñan en el plan de emergencia.	Capítulo 3
502	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.1	13.1.3	El plan de emergencia del aeropuerto proporciona el marco para que los servicios de protección contra incendios, de seguridad médica y otros recursos del aeropuerto y de la población puedan colaborar en una respuesta eficaz y coordinada a emergencias del aeropuerto. Haciendo uso de alguno de los diversos tipos de simulacros de emergencia en el aeropuerto, los explotadores del aeropuerto y los administradores de recursos de emergencia de la población pueden, en primer lugar, publicar un plan integral de emergencia en el que la respuesta se base en las necesidades y en el equipamiento de la emergencia y pueden, en segundo lugar, poner en práctica los procedimientos y la coordinación necesarios para dar una respuesta eficaz a cualquier emergencia en un plazo de tiempo mínimo. Además, los explotadores del aeropuerto no pueden confiar verdaderamente en el plan de emergencia hasta que lo estudien, lo revisen, lo estudien de nuevo y lo sometan a prueba. Es importante someter a prueba el plan para determinar cómo haya de intervenir en una emergencia. d) Los vehículos del SEI, comprendida una capacidad de comunicaciones entre los miembros de las tripulaciones en cada uno de los vehículos SELADA (Cruz Roja, etc.); y h) impedir que interfieran en las actividades de las autoridades, o aquellas que no están oficialmente relacionadas con la función que se está realizando, idóneos inmediatos, Amarillo - cuidados demorados y Verde - cuidados menores. Pueden también utilizarse conos de tráfico, banderines, etc., de color. d) Zona de transporte - Entre la zona de cuidados y la carretera de salida debe estar situada la zona de transporte para el registro, destino y evacuación de los sobrevivientes. Normalmente sólo se requiere una zona de transporte. Sin embargo, si hubiera más de una zona de transporte, es esencial que estén comunicadas entre sí, pueda identificarse el lugar en que se encuentran los restos del accidente. j) se ha dispuesto lo necesario para mantener seguros los restos de la aeronave, hasta q	Capítulo 3
503	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.2	13.2.1	Existen tres métodos para someter a prueba el plan de emergencia del aeropuerto: a) simulacros generales; b) simulacros parciales; y c) simulacros sobre el plano.	Capítulo 3
504	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.2	13.2.2	Para la realización de estos ensayos se seguirá el siguiente calendario de fechas: Simulacros generales: Por lo menos una vez cada dos años. Simulacros parciales: Por lo menos una vez, cada uno de los años en los que no se realice un simulacro general o según sea necesario para mantener la preparación adecuada. Simulacros sobre el plano: Por lo menos una vez cada seis meses, salvo en el período de seis meses en el que se realice un simulacro general.	Capítulo 3
505	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.3	13.3.1	SIMULACROS SOBRE EL PLANO - El simulacro sobre el plano es un ensayo de las condiciones de integración y de la capacidad de los recursos para enfrentarse a una emergencia sin necesidad de incurrir en los gastos ni en la inevitable perturbación de los servicios durante un simulacro general. El simulacro puede realizarse como ejercicio de coordinación antes del simulacro general, o puede realizarse en fechas intercaladas para obtener una confirmación de los procedimientos, criterios, números telefónicos, frecuencias de radio y cambios importantes de personal.	Capítulo 3
506	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.3	13.3.2	El simulacro sobre el plano es la forma más sencilla de ejercicio que puede seguirse y se requiere solamente una sala de reunión, un mapa del aeropuerto a escala grande y la presencia de un representante de rango superior de cada dependencia participante. Se selecciona en el mapa un lugar posible del accidente, y cada uno de los asistentes escribe las medidas que su dependencia adoptaría para enfrentarse a la situación. Con este simulacro saldrán rápidamente a la luz problemas de operaciones, tales como las frecuencias de comunicaciones en conflicto, la falta de equipo, la terminología confusa y las esferas de jurisdicción en conflicto. Estos simulacros deben realizarse dos veces al año en fechas que no coincidan con las de los demás simulacros.	Capítulo 3
507	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.4	13.4	SIMULACROS PARCIALES - Puede ser necesario realizar simulacros parciales de emergencia para que algunas de las dependencias participantes instruyan al personal nuevo, sometan a evaluación el equipo o las técnicas nuevas, o cumplan con requisitos obligatorios de instrucción repetitiva. Estos ejercicios son económicos porque su alcance es limitado y porque pueden repetirse con la frecuencia necesaria para mantener un elevado nivel de eficiencia. En estos ejercicios pueden estar interesadas solamente una dependencia, por ejemplo, los servicios de salvamento y de extinción de incendios o los servicios Médicos, o una combinación de varias dependencias, según se desee. Estos simulacros deberían realizarse por lo menos una vez cada año en el que no se realice ningún simulacro general, para asegurarse de que se han corregido las deficiencias que se observaron durante el simulacro general de emergencia del aeropuerto.	Capítulo 3
508	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.1	SIMULACROS GENERALES - El plan de emergencia del aeropuerto debería someterse a simulacros generales de emergencia para ensayar la eficiencia de todas las instalaciones y servicios y de las dependencias correspondientes, a intervalos que no excedan de dos años. A los simulacros deberían seguir reuniones completas para comparar notas, criticar y analizar los datos. En la crítica deberían intervenir activamente representantes de todos los organismos que participan en el simulacro.	Capítulo 3
509	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.2	El primer paso en la planificación de los simulacros generales de emergencia es el de contar con el apoyo de todas las autoridades interesadas del aeropuerto y de la población. Ha de tenerse en cuenta el personal de los departamentos y de las dependencias enumeradas en 3.1.	Capítulo 3
510	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.3	a) Objetivos. Al realizarse un simulacro general de emergencia del aeropuerto, lo primero y lo más básico es que las personas del aeropuerto y de la población que planifican e intervienen en la respuesta de emergencia actúen exactamente lo que debe lograrse. Puesto que con frecuencia es difícil obtener fondos y personal, es prudente que los administradores hagan planes para lograr objetivos determinados. b) Selección de los objetivos. En un simulacro de emergencia pueden establecerse una diversidad de objetivos. Por ejemplo, debe ser conveniente que se realice un simulacro por la noche para someter a prueba las reacciones del personal que interviene en la respuesta en condiciones nocturnas. Análogamente, puede ser conveniente someter a prueba la habilidad de los equipos locales de emergencia para reaccionar cuando desuelcen que hay materiales peligrosos en las bodegas de carga de una aeronave. c) Establecimiento de objetivos limitados. Es probable que durante un simulacro se logre más de un objetivo. La dificultad de combatir varios objetivos es la de que se pretenda obtener más de lo que puede lograrse. Como parte de la misión de establecer objetivos, los encargados de redactar los planes deben limitar el alcance de los problemas que han de ser objeto de investigación, o corren el riesgo de confundir y frustrar al personal que interviene. Es normal que en las emergencias reales haya confusión y frustraciones pero cuando éstas ocurren en los simulacros, la experiencia que se obtiene es solamente negativa. Esto representa una oportunidad perdida para los que redactan el plan de emergencia y, en realidad, puede disminuir la disponibilidad de la población para responder a emergencias reales. d) Evaluación de los resultados. Después de un simulacro debe ser posible echar una mirada hacia atrás para observar si se adquirió determinada destreza, si se exploraron nuevas condiciones ambientales, si se ensayaron los sistemas de comunicaciones, cómo actuaron las nuevas dependencias de ayuda mutua que se integraron al plan de emergencia, cómo se utilizó el equipo nuevo, así como otros problemas o beneficios obtenidos.	Capítulo 3
511	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.4	Todos los jefes de dependencias deben estar perfectamente familiarizados con el plan de emergencia del aeropuerto y deben formular un plan para su departamento en coordinación con el plan general. Los jefes de las dependencias deberían reunirse periódicamente para adquirir un buen conocimiento de sus responsabilidades y necesidades respectivas.	Capítulo 3
512	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC: 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.5	Debería emplearse para el simulacro general de emergencia una aeronave de pasajeros de gran tamaño, para dar visos de realidad al ejercicio y para familiarizar a los participantes con el problema de retirar las víctimas de la aeronave. Cuando no se dispone de una aeronave, puede utilizarse un autobús o un vehículo similar de gran tamaño.	Capítulo 3

513	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.6	Los simulacros de emergencia deberían realizarse en lugares en los que las condiciones se aproximen al máximo a la realidad, al mismo tiempo que se perturban lo mínimo posible las operaciones del aeropuerto. Pueden utilizarse varios escenarios. El simulacro puede realizarse durante el día o durante la noche en el aeropuerto, en el área de seguridad de extremo de pista, o en las poblaciones circundantes. Entre los escenarios posibles de accidentes pueden incluirse aquellos que implican: a) aeronaves y edificios; b) aeronave y aeronave; o c) aeronave y vehículos terrestres. Puesto que aproximadamente el 80% de los accidentes de aeronaves ocurren en la pista, en las áreas de seguridad de extremo de pista, o en las áreas de aproximación o de despegue, la mayoría de los simulacros debería realizarse en los lugares mencionados. Cuando no se disponga de aeronaves, los servicios de extinción de incendios pueden tener una situación más realista si se provocan pequeños incendios en la zona. Debe efectuarse un moldeo (imitación de lesiones) de víctimas voluntarias para proporcionar cierto realismo al personal de los servicios médicos que intervienen.	Capítulo 3
514	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.7	Por lo menos con una antelación de 120 días, respecto a la fecha propuesta para el simulacro general de emergencia, la autoridad del aeropuerto debería disponer la celebración de una reunión de todo el personal importante de supervisión de las principales dependencias que participen. En esta ocasión deben indicarse en líneas generales los objetivos del simulacro, debe formularse un escenario, asignarse las tareas y definirse las funciones y las obligaciones de todas las dependencias y de todo el personal. A continuación se propone un calendario de fechas y una lista de verificación, siendo D el día de la celebración del simulacro general. D - 120 días Reuniones para organizar al personal de supervisión y a las dependencias que participan, a fin de indicar las líneas generales de los objetivos. Formular el escenario, asignar tareas y seleccionar los coordinadores del plan de emergencia. (Véase el Capítulo 6.) D - 90 días Primer informe sobre la marcha de los preparativos. D - 70 días Primera reunión de todos los organismos participantes (representantes del comité). D - 60 días Se completan los preparativos en el emplazamiento o en la zona de estacionamiento para un simulacro general de emergencia. Se completa el escenario por escrito. D - 50 días Se inicia la instrucción del equipo para moldeo (imitación de lesiones). Segunda reunión de los representantes del comité. El jefe del equipo de preparación de moldeo puede seleccionarse entre el personal de los hospitales, de salvamento y extinción de incendios, de defensa civil, de unidades militares, etc. D - 40 días Se completan las disposiciones relativas a transporte, alimentación, camilleros y trabajadores voluntarios. D - 30 días Tercera reunión de representantes del comité. Se efectúa un simulacro preliminar de "ensayo" de las comunicaciones. D - 21 días Cuarta reunión de representantes del comité. Repetición para las personas que no participaron en las etapas anteriores de instrucción y para que se completen los preparativos de víctimas voluntarias. D - 14 días Última reunión e instrucciones a todos los participantes, incluso al equipo de análisis crítico. D - 7 días Última reunión del personal de administración para revisar las asignaciones.	Capítulo 3
515	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.8	Al preparar el escenario, debe evitarse el empleo de los nombres actuales de los explotadores de aeronaves y de los tipos de aeronave. Esta norma se da para evitar posiblemente se molesten las compañías o entidades de aviación civil.	Capítulo 3
516	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	13	13.5	13.5.9	A fin de que se obtengan las máximas ventajas de un simulacro general de emergencia, es importante que se revise la totalidad de los trámites. Debería organizarse un equipo crítico de observadores, cuyos miembros estén familiarizados con los trámites de accidentes de los que haya un número elevado de víctimas. Debe designarse al jefe del equipo y éste debería estar presente en todas las reuniones. El equipo debería estar presente en la última reunión de organización (siete días antes del simulacro) y en coordinación con la persona que esté al mando del simulacro, debería asegurarse de que se incluyan en el simulacro problemas importantes. Cada uno de los miembros del equipo crítico debería observar todo el simulacro y completar los formularios adecuados de crítica del simulacro de emergencia (véase el Apéndice 9). Tan pronto como sea conveniente después del simulacro (y no más tarde de siete días) debe celebrarse una reunión crítica de forma que los miembros del equipo puedan presentar sus observaciones y re todos los organismos participantes (representantes del comité). D - 60 días Se completan los preparativos en el emplazamiento o	Capítulo 3
517	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	14	14.1	14.1.1	Evaluación del plan. Los simulacros son una oportunidad excelente para que los explotadores de aeropuertos y los que han proyectado el simulacro evalúen la eficacia y eficiencia del plan. Para que la utilidad de la evaluación sea máxima, los encargados de trazar los planes deberán diseñar cuidadosamente el sistema de evaluación.	Capítulo 3
518	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	14	14.1	14.1.2	Planificación. De conformidad con los objetivos del simulacro, los que lo han proyectado deberán elaborar un sistema de evaluación en el que se incluyan el análisis y correcciones, se identifiquen las ventajas y se obtengan los servicios de evaluadores mucho antes de que tenga lugar el simulacro. a) "Ciclo de análisis y correcciones". En la Figura 14-1 se ilustra el sistema clásico de gestión de proyectos para los planes de proyectos y su ejecución. Cualquier proyecto pasa por las etapas de planificación, ejecución y evaluación (con análisis y correcciones). El proceso de análisis y correcciones lleva a la preparación de las modificaciones necesarias después de que se haya iniciado nuevamente el ciclo. b) ventajas. Es importante que se proyecte un sistema efectivo de evaluación respecto a cualquier simulacro de enfrentamiento a emergencias de un aeropuerto, grande o pequeño: no solamente para detectar problemas en el mismo simulacro de los planes del aeropuerto o de las poblaciones vecinas, sino lo que es más importante, para descubrir las partes para responder a emergencias que quizá sea necesario perfeccionar. c) Evaluadores. La totalidad del simulacro debería ser libremente observada por un grupo selecto de evaluadores competentes que durante el ejercicio lleven instrumentaria especial para distinguirlos como tales. Los evaluadores no deberán estar implicados ni en los planes ni en la realización del simulacro. Normalmente, las entidades gubernamentales, otros aeropuertos, y organizaciones privadas de aviación pueden proporcionar evaluadores experimentados que reponen beneficios al aeropuerto que realiza el simulacro y a las mismas entidades que los prestan. Es necesario que mucho antes de la realización del simulacro se designen los evaluadores y que éstos se familiaricen con los planes del aeropuerto, comprendidas las directrices que han de aplicarse a la evaluación y a la notificación de los resultados.	Capítulo 3
519	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	14	14.1	14.1.3	Preparación. No es necesario que los encargados que se responsabilizan de administrar sus instrucciones a evaluadores experimentados en operaciones de aeropuertos, respuestas de emergencia o ejercicios de emergencia. Sin embargo, la celebración de una reunión preliminar, en la que se den los detalles del alcance y de los objetivos del simulacro, permite que los evaluadores realicen su tarea con eficiencia, y que así se obtengan los máximos beneficios para el aeropuerto. a) Preparación de los evaluadores. Mucho antes de que se lleve a cabo el simulacro, los evaluadores deben recibir paquetes de información y hojas de crítica. Si se asignan evaluadores para que hagan una estimación de las funciones de mando, de control y de comunicaciones, así como de todas las esferas funcionales de intervención en la emergencia, se garantizará la observación detallada de todos los elementos clave que se requieren para responder a la emergencia. Deben asignarse otros evaluadores cuya misión consista en criticar la totalidad del simulacro. Estos se moverán con libertad por el emplazamiento y observarán todas las esferas funcionales y todos los esfuerzos que se aplican a resolver la emergencia. Los encargados de los planes del simulacro antes de asignar las personas que están a cargo de la evaluación deben determinar sus preferencias o sus campos de competencia, por ejemplo, la seguridad o el tratamiento médico. b) Hoja de crítica. En la evaluación de un simulacro de emergencia ayuda considerablemente la preparación de una hoja de crítica. Una hoja es de máxima eficacia si se subdivide en secciones independientes que correspondan a cada una de las diversas esferas funcionales, dejándose suficiente espacio para tomar notas. Las preguntas deben ser de índole general, pues si se piden demasiados detalles los evaluadores pueden perder el tiempo en indicar los detalles y se impide que vean el simulacro desde una perspectiva más amplia. En el Apéndice 9 se proporcionan algunos ejemplos de hojas de crítica. c) Aleccionamiento verbal. Los encargados del proyecto de simulacro, el día anterior a su realización, deben dar breves instrucciones a los evaluadores sobre sus funciones y sobre las modificaciones de última hora que se hayan incorporado. En dicha ocasión, los encargados del simulacro pueden entregar a los evaluadores la última información relativa al simulacro y las hojas de crítica y distribuirles la instrumentaria que los distinga, equipo, sombreros, brujuletes u otros medios de identificación. Los evaluadores deben tener a mano una lista de verificación de los detalles de los planes del simulacro.	Capítulo 3
520	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	14	14.1	14.1.4	Análisis y correcciones. En los simulacros se utilizan comúnmente tres sistemas de análisis y correcciones, es decir, en el lugar del suceso o inmediatos, conferencias de crítica e informes escritos. Debe utilizarse uno o más de dichos sistemas. a) Análisis y correcciones en el lugar del suceso, o inmediatos. El análisis y correcciones en el lugar del suceso implican que inmediatamente después del simulacro se reúnan los representantes de todos los grupos que participen para anotar sus observaciones cuando todavía mantienen claramente en la mente lo ocurrido en el simulacro. Es muy natural que muchos de los detalles se le escapen al evaluador que intente resumir en un informe verbal de cinco minutos las actividades de varias horas. Los evaluadores pasarán por alto otros detalles hasta que más tarde comparen sus notas con las de otros miembros del personal que participó. La gran ventaja del sistema del análisis y correcciones en el lugar del suceso es el alto grado de interés que muestra cada uno de los participantes; los problemas más críticos se descubrirán probablemente inmediatamente después de terminado el simulacro. Para llevar a cabo la sesión de análisis y correcciones en el lugar del suceso, los explotadores del aeropuerto y los encargados de los planes del simulacro deben establecer normas de conducta, para asegurar que todos tienen la oportunidad de hablar sin interrupciones. Debe registrarse, por estenografía o en cinta magnetofónica, la sesión para poder examinarla más tarde. b) Conferencia de crítica. En la conferencia de crítica participarán habitualmente los encargados de preparar los planes del simulacro y los administradores de las diversas dependencias que intervienen en el simulacro y en el plan. Los encargados del plan de simulacro deben programar la conferencia para una fecha que no sea antes de una semana después del simulacro. Los administradores necesitarán probablemente por lo menos una semana para sus propias sesiones de análisis y correcciones con el personal propio y para recopilar información valiosa que comparen en la conferencia. Los coordinadores de emergencia locales deberían estar presentes en la conferencia de crítica, tanto para que el aeropuerto se beneficie del uso de los recursos de las poblaciones circundantes como para asegurar que estas mismas poblaciones se beneficien de la experiencia del aeropuerto. c) Informes escritos. Los evaluadores con experiencia en los simulacros y en la crítica de los mismos deben presentar por escrito sus observaciones. Los encargados de los planes del simulacro deben también escribir sus críticas, en forma de informes escritos. Los informes por escrito.	Capítulo 3
521	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	14	14.2	-	Tan pronto como sea posible después de un accidente, las dependencias que interviniere en la emergencia deberían obtener informes orales o escritos de todo el personal que participó y deberían completar un documento que abarque todas las operaciones de emergencia. Debería seguidamente celebrarse una reunión para estudiar sobre el plano estos documentos y, en caso necesario, incorporar al plan de emergencia las modificaciones que se consideren necesarias para que en el futuro se dé una respuesta más adecuada a situaciones de emergencia.	Capítulo 3
522	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice	-	-	GLOSARIO DE TÉRMINOS Y EXPRESIONES	Capítulo 1
523	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice	2	-	LÍNEAS GENERALES DE UN PLAN DE EMERGENCIA DE AEROPUERTO	Todo el Documento

524	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 3	-	SERVICIOS MÉDICOS DE AEROPUERTO	Capítulo 1
525	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 4	-	CONSERVACIÓN DE PRUEBAS PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE AERONAVES	Capítulo 3
526	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 5	-	ACUERDOS DE AYUDA MUTUA PARA CASOS DE EMERGENCIA	Adjunto 4
527	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 6	-	ACCIDENTES DE AERONAVES EN EL AGUA	Capítulo 3
528	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 7	-	EXPLOTADORES DE AERONAVES	Capítulo 3
529	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 8	-	ETIQUETA DE IDENTIFICACIÓN DE VÍCTIMAS	Anexo 5
530	Acuerdo Internacional	Manual de servicios de aeropuerto parte 7 - Planificación de emergencia en los aeropuertos. (DOC. 9137 Parte 7)	-	Apéndice 9	-	FORMULARIO PARA CRÍTICA DE SIMULACRO DE EMERGENCIA	Capítulo 4