

PLAN DE EMERGENCIA

Aeropuerto Internacional El Dorado

Luis Carlos Galán Sarmiento

Bogotá - 2016



PLAN DE EMERGENCIA

Aeropuerto Internacional El Dorado

Luis Carlos Galán Sarmiento

BOGOTÁ - 2016

Registro de enmiendas

ENMIENDAS			
Número	Fecha de Anotación	Anotada por	
01	Enero 2009	Enero 2009	Jairo Larrarte
02	Marzo de 2010	Marzo de 2010	Jaime Gaviria Gonzalo González
03	Diciembre de 2011	Diciembre de 2011	Jorge Morales Gonzalo González
04	Octubre 2012	Octubre 2012	Jorge Morales Gonzalo González Carlos Quemba
05	Abril 2013	Abril 2013	EQUIPO TECNICO: Jorge Morales M, Gonzalo González A. Carlos Quemba C. Elberto Hernández C. Tania Chacín J.
06	Febrero 2014	Febrero 2014	EQUIPO TECNICO: Jorge Morales M, Gonzalo González A. Carlos Quemba C. Tania Chacín J.
07	Marzo 2015	Marzo 2015	EQUIPO TECNICO: Jairo Larrarte A. Gonzalo González A. Alex Garro O. Gerardo González H. Laura Moreno C. Carlos Quemba C. Martín Chamucero R. Elberto Hernández H. Manuel Bustos V. Carlos Cortes S.
08	Febrero 2016	Febrero 2016	EQUIPO TECNICO: Jairo Larrarte A. Gonzalo González A. Carlos Quemba C.

Registro de cambios

FECHA	CONTROL DE CAMBIOS			AUTOR
	Numeral	pagina	Descripción	
Abril de 2013	2	10	Se modificó el Objetivo General	Equipo Técnico
	2.1	10	Se adiciono un objetivo	
	3 Literal A	11	Se adicionan las leyes: Ley 1523 del 24 de abril de 2012, Ley 1562 del 11 de Julio de 2012, Ley 1575 de 21 de agosto de 2012.	
	3	12 y 13	Se anexan en archivos digitales las normas NTC5722 Continuidad Del Negocio la cual remplaza a la 202/06 NTC 1700	
	4	14	Inclusión del Análisis de Riesgos, tabla y graficas del documento Plan de Vulnerabilidad elaborado por FREMAP	
	5	22	Se incluye en la definición de accidente aéreo el área de los 9 Km.	
	5	24 a 27	Inclusión de la Clasificación de las emergencia y tabla 01	
	6	28	Actualización Foto aérea Figura 01	
	6	29	Inclusión de la Descripción de las instalaciones y Figura 02	
	6	30 a 31	Inclusión de las instalaciones aeroportuarias Terminales T1, T2 fase I y II, terminales de Carga.	
	6	30 a 31	Inclusión de las figuras 03 al 06.	
	6	30 a 31	Cambio de denominación a las terminales cumpliendo oficio 1770.092-5-2013031470 de la AEROCIVIL	
	6	32	Actualización y modificación de las vías de acceso y figura 7.	
	7	33	Modificación a la cadena de llamadas para emergencias aéreas.	
	7	34	Modificación a la cadena de llamadas para emergencias Estructurales.	
	7	35	Inclusión de la cadena de llamadas para los Eventos de Salud Pública de Interés Internacional ESPII	
	10.4	43 a 45	Modificación e Inclusión en forma de tabla de los cargos, Funciones para emergencias y responsabilidades.	
		45 a 46	Modificación de los Comités de Ayuda Mutua Incluyendo parámetros y funciones en situaciones de emergencia. (Según Guía IDIGER)	
		46 a 47	Revisión y actualización Grupos de Ayuda Mutua Nacional, Departamental y Distrital.	
	Anexo 004	95	Plan de Vulnerabilidad Aeropuerto Eldorado 2013, elaborado por Sociedad de Prevención FREMAP.	
Anexo 005	95	Actualización Directorios		
Anexo 007	98	Inclusión y actualización de las Guías de actuación.		
Anexo 008	99 a 101	Inclusión de los documentos: Estándar para la Preparación de Simulacros. Formatos Simulacros IDIGER.		
Anexo 009	102	Actualización planes de Evacuación T1. Y Terminal Nacional. Inclusión del plan de Evacuación Edificio CISA. Inclusión del plan de emergencia del Terminal 2 y planos de		

			evacuación. Anexo oficio 1770.092-5-2013031470 de la Aerocivil Cambio de terminales	
	Anexo 010	103	Inclusión Acta Reunión IDIGER	
	Anexo 012	105	Actualización Formatos	
	Anexo 015	118	Cambio sala de Ilesos.	
	Anexo 016	119 a 120	Actualización Estadísticas de Emergencia 2012 y 2013	
Febrero de 2014	TODOS	1 a 136	Se incluye al Nombre del Aeropuerto: " Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento"	
	2.1	10	Se cambia un objetivo específico.	
	3 Literal B	12	Se anexa el Acuerdo 546 de 2013	
	6	28 a 32	Se cambian las figuras 001 a 007	
	6	32	Se cambian la numeración de las puertas de acceso y salida.	
	8	38	Cambio en el proceso de activación del COE.	
	10.1	40 a 41	Inclusión Máquina 08 y cambio de estado maquina 04	
	Anexo 002 y 003	95 y 97	Cambio mapas.	
	Anexo 005	101	Actualización telefónica	
	Anexo 009	111	Cambio en el plan de evacuación del antiguo edificio y TWR Bog.	
	Anexo 015	133	Anexo de salas de disponibilidad.	
	Anexo 016	135 y 136	Cambio tablas de Emergencia año 2013 a 2014	
2014 diciembre	TODOS	1 A 136	Ajustes al Plan de Emergencia y Plan de Evacuación T1 en: tipo de letra y tamaño, numeración, viñetas y otros requerimientos solicitados por el área de calidad de OPAIN S.A. (todo el documento)	
	4	14 A 20	Inclusión del análisis de riesgos elaborada por FREMAP versión 2014.	
	anexo 005	36 a 38	Ajustes en la cadena de llamadas diagramadas en el numeral 7 (Plan de emergencia páginas). Y actualización telefónica.	
	9	43	Inclusión del organigrama modelo del Sistema Comando de Incidentes.	
	Anexo 003		Actualización del mapa reticular a escala 1:200	
	anexo 015	157	Inclusión de las nuevas áreas dispuestas para la recepción de familiares y salas de ilesos.	
	anexo 006		Inclusión del protocolo BH (para eventos con Ebola)	
Abril 2015	3.	15	Inclusión Decreto 1443 de 2014.	
	6.1	31	Cambio imágenes de los mapas de Figura 1. Linderos	
	6.2.1	31	Cambio imágenes de los mapas de Figura 2. pistas y calles de rodaje	
	6.2.2.2	32	Cambio imágenes de los mapas de Figura 3. Terminal 1	
	6.2.2.3	33	Cambio imágenes de los mapas de Figura 4. Terminal 2	
	6.2.2.4	34	Cambio imágenes de los mapas de Figura 5. Terminal Antiguo Edificio.	

	6.2.2.5	34	Cambio imágenes de los mapas de Figura 6. Terminales de Carga y CAC	
	6.2.4.	35	Cambio imágenes de los mapas salidas y accesos.	
	7.1	37	Cambio en la cadena de Notificación.	
	7.2	38	Cambio en la cadena de Notificación.	
	7.3	39	Cambio en la cadena de Notificación.	
	10.1.1.	45	Cambio en el número mínimo operativo SEI.	
	Anexo 005	120	Actualización bases de datos.	
	Anexo 006	122	Anexo Protocolo Distrital para manejo de cadáveres.	
	Anexo 009	130	Actualización planes de evacuación T1 y Antiguo Terminal y NTC.	
	Anexo 011	134	Actualización Versión del Procedimiento.	
	Anexo 012	136	Actualización Versión del Procedimiento.	
	Anexo 014	151	Inclusión datos de contacto del encargado por OPAIN. S.A.	
	Anexo 015	153	Inclusión sala de llesos y de atención a emergencias ESPII hangar posición de carga E1.	
	Carpeta MATPEL-MERPEL		Actualización Procedimiento y estándar para el manejo de materiales peligrosos. Manual de Mercancías Peligrosas. Inclusión Documento externo Área 04 servicios de salud Autor IDIGER	
Mayo 2015	Capítulo I Numeral 7	37,38,39	Inclusión texto de referencia al Anexo 005 Red de notificación.	
	Anexo 12		Inclusión Formatos y procedimientos: FR0001 INSPECCION DE EXTINTORES FR0010 MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE VEHICULOS SEI. FR0042 TIEMPO DE RESPUESTA. FR0044 PROGRAMA TRIMESTRAL DE ACTIVIDADES. FR0048 PREDICTIVO DE INSPECCION-PREOPERACIONAL DE LOS VEHICULOS SEI. FR0049 MANTENIMIENTO CORRECTIVO DE VEHICULOS SEI. FR0050 NOVEDADES DE VEHICULOS SEI. SEI-PR-0029 PROCEDIMIENTO INICIO DE LABORES E INSPECCION PREOPERACIONAL DE LAS CONDICIONES DEL SERVICIO. Inventario Equipos Herramientas y Accesorios Maquinas SEI 01-02-05-07-08	
	Anexo 14		Inclusión Procedimiento: SEI-PR-0040 PROCEDIMIENTO DE TRASLADO DE AERONAVES INUTILIZADAS QUE AFECTEN LAS OPERACIONES DEL AEROPUERTO.	
Marzo 2016	TODOS	TODAS	Cambio del antiguo esquema, hacia el modelo de formato plan de emergencia implementado por OPAIN S.A. para la integralidad en la Gestión de Riesgos.	

Tabla de contenido

CAPÍTULO I. PLAN DE EMERGENCIA	16
1. Introducción.....	17
2. Objetivo general	18
2.1. Objetivos específicos	18
3. Normatividad y marco legal	19
3.1. legislación nacional	19
3.2. Normatividad distrital	20
3.3. Normatividad internacional	20
3.4. Normas tecnicas colombianas.....	21
3.5. Contrato de concesion no. 6000169 ok del 12 de septiembre de 2006.....	21
4. Análisis de riesgos.....	22
4.1. Distribución de la criticidad de los escenarios	22
5. Vias de acceso al aeropuerto internacional el dorado luis carlos galan sarmiento.....	28
5.1. Información del aeropuerto.....	28
5.2. Descripcion de las instalaciones.....	29
5.2.1. Área de maniobras.....	29
5.2.2. Instalaciones aeroportuarias.	30
5.2.2.1. Terminales de pasajeros.	30
5.2.2.2. Terminal T 1	30
5.2.2.3. Terminal T 2	31
5.2.2.4. Centro de gestión aeronáutico de colombia CGAC y nueva torre de control “muisca”	31
5.2.2.5. Antiguo edificio aerocivil y torre de control el dorado.....	32
5.2.2.6. Terminales de carga.....	33
5.2.2.6.1. Identificación de puertas de ingreso y egreso para casos de emergencias lado tierra en el NTC:	33
5.2.3. Vías de acceso y salidas por la avenida el dorado	34

5.2.4.	Salida y accesos por las puertas perimetrales del aeropuerto	34
6.	Gestión integral de la emergencia.....	36
6.1.	Proceso de planificación	36
6.2.	Organización y asignación de responsabilidades.....	37
6.3.	Tipos de emergencia.....	39
6.3.1.	Emergencias en las que están implicadas aeronaves.....	39
6.3.2.	Emergencias en las que no están implicadas aeronaves	39
6.3.3.	Emergencias mixtas.....	40
6.4.	Clasificación de criticidad de las emergencias.....	40
6.4.1.	Emergencias nivel 1.....	41
6.4.2.	Emergencias nivel 2.....	42
6.4.3.	Emergencias nivel 3.....	43
6.5.	Sistema de comando de incidentes (SCI).....	43
7.	Glosario, terminos y expresiones.....	45
CAPÍTULO II. SECCIONES FUNCIONALES.....		54
8.	MANDO Y CONTROL.....	56
8.1.	Proposito.....	56
8.2.	Situación y supuestos	56
8.2.1.	Centro De Operaciones De Emergencia (C.O.E.)	57
8.2.2.	Puesto De Comando (PC).....	58
8.3.	Organización y asignación de responsabilidades.....	58
8.3.1.	Dirección Del COE.....	58
8.3.1.1.	Estructura organizacional del COE.	60
8.3.2.	Dirección del PC.....	61
8.3.2.1.	Estructura organizacional del PC.....	61
8.4.	Operaciones.....	62
8.4.1.	Gerente del COE / gerente de operaciones.	62
8.4.2.	Oficial de servicio ARFF o jefe de seguridad / comandante del incidente.....	63
8.4.3.	Otras organizaciones que ejercen mando y control.....	63
8.4.3.1.	Gerencia de ingeniería y mantenimiento OPAIN S.A.....	63
8.4.3.2.	Sanidad Aeroportuaria – Secretaria Distrital De Salud	64

8.4.3.3.	Bomberos Bogotá – IDIGER / Comando Unificado	64
8.5.	Administración y logística.....	64
8.5.1.	Administración.	64
8.5.2.	Logística.....	65
8.6.	Autoridades y documentos de referencia.....	65
9.	COMUNICACIONES	66
9.1.	Propósito.....	66
9.2.	Situación y supuestos.	66
9.3.	Operaciones.....	68
9.3.1.	Cadena de notificación para emergencias aéreas dentro y/o fuera del aeropuerto	69
9.3.2.	Cadena de notificación para emergencias estructural, médica masiva, materiales peligrosos 70	
9.3.3.	Diagrama De Notificación Para Eventos De Salud Pública De Interés Internacional (ESPII)71	
9.3.4.	Cadena de notificación NTC y CAC.....	72
9.3.5.	Cadena de activación COE OPAIN S.A.	73
9.4.	Organización y asignación de responsabilidades.	73
9.4.1.	Gerente de operaciones / gerente COE.....	74
9.4.2.	Líder de la unidad de comunicaciones. / personal de tecnología de opain	74
9.5.	Administración y logística.....	74
9.5.1.	Administración.	74
9.5.2.	Logística.....	75
9.6.	Autoridades y referencias.	75
10.	TIPOS DE ALERTAS Y ACTIVACIÓN	76
10.1.	Propósito.....	76
10.2.	Situación y supuestos.	76
10.2.1.	Alerta local:	76
10.2.2.	Alarma general:	76
10.2.3.	Accidente de aeronave:	77
10.2.4.	Emergencias estructurales	77
10.3.	Organización y asignación de responsabilidades	77
10.4.	Operaciones.....	78

10.4.1.	Servicios aeroportuarios / guardias ARFF-CCO-CCS-sanidad.....	78
10.4.2.	Servicio de extinción de incendios ARFF – OPAIN	79
10.5.	Administración y logística.....	80
10.5.1.	Administración.	80
10.5.2.	Logística.....	80
10.6.	Autoridades y referencia.	80
11.	INFORMACIÓN PÚBLICA.....	81
11.1.	Propósito.....	81
11.2.	Situación y supuestos.	81
11.2.1.	Situación.	81
11.2.2.	Supuestos.....	82
11.3.	Organización y asignación de responsabilidades.	82
11.3.1.	Gerente de operaciones / gerente del COE.	82
11.3.2.	Dirección de comunicaciones de opain.....	83
11.3.3.	Dirección de tecnología opain.	83
11.4.	Operaciones.....	83
11.5.	Administración y logística.....	84
11.5.1.	Administración.	84
11.5.2.	Logística.....	84
11.6.	Plan de desarrollo y mantenimiento.....	84
11.7.	Autoridades y referencias.	85
12.	ACCIONES GENERALES DE EVACUACIÓN DE TERMINALES.	86
12.1.	Propósito.....	86
12.2.	Situación y supuestos.	86
12.3.	Organización y asignacion de responsabilidades.	87
12.4.	Operaciones.....	88
12.5.	Administración y logística.....	90
12.5.1.	Administración.	90
12.5.2.	Logística.....	90
12.6.	Plan de desarrollo y mantenimiento.....	90
12.7.	Autoridades y referencias.	91

13.	Servicios aircraft rescue and firefighting arff.....	92
13.1.	Propósito.....	92
13.2.	Situación y supuestos.	92
13.3.	Organización y asignación de responsabilidades.	93
13.4.	Operaciones.....	93
	Mantenimiento de vehículos ARFF:	95
	Capacitación del personal ARFF	95
13.5.	Administración y logística.....	97
13.5.1.	Administración.	97
13.5.2.	Logística.....	97
13.6.	Plan de desarrollo y mantenimiento.....	97
13.7.	Referencias y autoridades.....	97
14.	SERVICIOS SEM	98
14.1.	Proposito.....	98
14.2.	Situación y supuestos.	98
14.3.	Organización y atribución de responsabilidades.	99
14.4.	Operaciones.....	100
14.5.	Administración y logística.....	100
14.6.	Plan de desarrollo y mantenimiento.....	100
14.7.	Autoridades y referencias.	101
15.	SERVICIOS AVSEC	102
15.1.	Propósito.....	102
15.2.	Situación y supuestos.	102
15.3.	Organización y atribución de responsabilidades.	102
16.	Gestión de recursos externos.....	105
16.1.	Proposito.....	105
16.2.	Situación y supuestos.	105
16.3.	Organización y atribución de responsabilidades.	105
16.4.	Operaciones.....	106
16.4.1.	Notificación.....	106
16.4.2.	Actividad post-emergencia (recuperación).	107

16.5.	Administración y logística.....	107
16.6.	Plan de desarrollo y mantenimiento.....	107
16.7.	Autoridades y referencias.	107
CAPÍTULO III. SECCIÓN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS		108
17.	RESPUESTA A ACCIDENTES AÉREOS	110
17.1.	Propósito.....	110
17.2.	Situación y supuestos.	110
17.3.	Operaciones.....	112
17.4.	Respuesta.	112
17.4.1.	Fases de emergencia.....	113
17.5.	Organización y asignación de responsabilidades	114
17.5.1.	RESPUESTA A EMERGENCIA DENTRO DEL AEROPUERTO QUE INVOLUCRAN AERONAVES.....	115
17.5.1.1.	Procedimiento de la torre de control-twr	115
17.5.1.2.	Procedimiento de la oficina de comunicaciones-ais/aro	116
17.5.1.3.	Procedimiento de la oficina de control y seguridad aérea.....	117
17.5.1.4.	Procedimientos del servicio de extinción de incendios-ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.)	118
17.5.1.5.	Procedimientos de sanidad aeroportuaria	119
17.5.1.6.	Procedimientos de seguridad aeroportuaria.....	120
17.5.1.7.	Procedimiento del inspector de plataforma-IP	121
17.5.1.8.	Procedimiento del gerente de operaciones OPAIN S.A.	122
17.5.1.9.	Procedimiento de la Policía Aeroportuaria.....	123
17.5.1.10.	Procedimiento de las fuerzas militares-FFMM (CATAM- Aviación Ejercito- Aviación Armada Nacional) 123	
17.5.1.11.	Procedimientos de la policía de tránsito y transporte.....	124
17.5.1.12.	Procedimientos de la empresa explotadora de la aeronave	124
17.5.1.13.	Procedimiento de información a los medios de comunicación-prensa	126
17.5.1.14.	Procedimiento de los organismos de apoyo.....	126
17.5.2.	ACCIDENTE DE AVIACIÓN FUERA DEL AEROPUERTO	127
17.5.2.1.	Procedimiento de la torre de control-TWR	127
17.5.2.2.	Procedimiento de la oficina de comunicaciones-AIS/ARO.	128

17.5.2.3. Procedimiento de la oficina de control y seguridad aérea.....	129
17.5.2.4. Procedimiento del servicio aéreo de rescate-SAR	129
17.5.2.5. Procedimiento del servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.)	130
17.5.2.6. Procedimiento de sanidad aeroportuaria	131
17.5.2.7. Procedimiento de seguridad aeroportuaria.....	131
17.5.2.8. Procedimiento del gerente de operaciones OPAIN S.A.	132
17.5.2.9. Medidas que deben tomar los entes de control fiscal y aduanero.....	133
17.5.2.10. Procedimiento de la policía metropolitana de bogotá.....	133
17.5.2.11. Procedimiento de las fuerzas militares-FFMM (CATAM - Aviación Ejército - Aviación Armada Nacional) 134	
17.5.2.12. Procedimientos De La Policía Metropolitana De Tránsito De Bogotá.....	134
17.5.2.13. Procedimiento de la empresa explotadora de la aeronave (aerolínea).....	134
17.5.2.14. Procedimiento de información a los medios de comunicación-prensa	136
17.5.2.15. Procedimiento de los organismos de apoyo.....	136
17.2.5.16. Empresas de servicios públicos de la ciudad.....	137
17.5.2.17. Procedimiento la policía judicial (CTI, DIJIN, SIJIN)	138
17.5.3. EMERGENCIA FUERA DEL AEROPUERTO-EN EL AGUA.....	138
17.5.3.1. Procedimiento torre de control-TWR	138
17.5.3.2. Procedimiento de la empresa explotadora de la aeronave (aerolínea).....	139
17.5.4. EMERGENCIA DE AERONAVE EN VUELO	139
17.5.4.1. Procedimiento a cargo de la torre de control-TWR	139
17.5.4.2. Procedimiento del servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.)	140
17.5.4.3. Procedimientos de sanidad aeroportuaria	140
17.5.4.4. Procedimiento de seguridad aeroportuaria.....	140
17.5.5. INCIDENTE DE AERONAVE EN TIERRA	141
17.5.5.1. Procedimiento de la torre de control-TWR	141
17.5.5.2. Procedimiento de la oficina de comunicaciones-AIS/ARO	142
17.5.5.3. Procedimiento de la oficina de control y seguridad aérea.....	142
17.5.5.4. Procedimientos del servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.)	143

17.5.5.5.	Procedimiento de seguridad aeroportuaria.....	143
17.5.5.6.	Procedimiento del inspector de plataforma-IP	143
17.5.5.7.	Procedimiento de la empresa explotadora	144
17.6.	Mando y control.....	144
17.7.	Comunicaciones.....	145
17.8.	Información pública de emergencias aereas.....	146
17.9.	Acciones generales de evacuacion.....	146
17.10.	Recuperación.....	147
18.	SUCESOS NATURALES.....	150
18.1.	TERREMOTO	150
18.1.1.	Situación y supuestos	151
18.1.2.	Organización y asignación de responsabilidades	152
18.1.2.1.	Torre de control bogotá.....	152
18.1.2.2.	Servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.) 152	
18.1.2.3.	Dirección de seguridad AVSEC.	153
18.1.2.4.	Servicio de emergencias médicas.....	153
18.1.2.5.	Gerencia de operaciones.....	153
18.1.2.6.	Gerencia de infraestructura y mantenimiento.....	154
18.1.2.7.	Explotadores de aeronaves.....	154
18.1.2.8.	Tenedores de espacio.....	154
18.1.3.	Mando y control.....	155
18.1.4.	Notificación y aviso de alerta.....	155
18.1.5.	Información pública de emergencias	155
18.1.6.	Acciones protectoras.....	156
18.1.7.	Recuperación.....	156
18.2.	INUNDACIONES.....	156
18.2.1.	Área de riesgos.	157
18.2.2.	Evaluación de riesgos.	157
18.2.3.	Situación y supuestos	157
18.2.4.	Organización y asignación de responsabilidades	158

18.2.4.1.	Torre de control bogotá.....	158
18.2.4.2.	Servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.) 158	
18.2.4.3.	Seguridad AVSEC.	158
18.2.4.4.	Servicios Médicos De Emergencia SEM.	158
18.2.4.5.	Gerencia de operaciones.....	159
18.2.4.6.	Gerencia de infraestructura y mantenimiento.....	159
18.2.4.7.	Explotadores de aeronaves.....	159
18.2.4.8.	Tenedores de espacio.....	159
18.2.5.	Mando y control.....	160
18.2.6.	Notificación y aviso de alerta.....	160
18.2.7.	Información pública de emergencias.....	161
18.2.8.	Acciones protectoras.....	161
18.2.9.	Recuperación.....	161
19.	INCENDIOS	162
19.1.	Situación y supuestos.....	162
19.2.	Asignación de responsabilidades.....	163
19.2.1.	Procedimiento de la torre de control-TWR	163
19.2.2.	Procedimiento de la brigada de emergencia del aeropuerto	164
19.2.3.	Servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.) 164	
19.2.4.	Dirección de seguridad AVSEC.....	164
19.2.5.	Servicio de emergencias médicas.....	165
19.2.6.	Gerencia de operaciones.....	165
19.2.7.	Gerencia de infraestructura y mantenimiento.....	165
19.2.8.	Explotadores de aeronaves.....	165
19.2.9.	Tenedores de espacio.....	166
19.3.	Mando y control.....	166
19.4.	Notificación y aviso de alerta.....	167
19.5.	Información pública de emergencias.....	167
19.6.	Acciones protectoras.....	168

19.7.	Recuperación.....	168
20.	Incidentes con materiales peligrosos	169
20.1.	Situación y supuestos.	170
20.2.	Organización y asignación de responsabilidades.	170
20.2.1.	Torre de control bogotá. (de acuerdo con la carta de acuerdo).....	170
20.2.2.	Servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.) 170	
20.2.3.	Dirección de seguridad AVSEC.	171
20.2.4.	Servicios médicos de emergencia (SEM).	171
20.2.5.	Gerencia de operaciones.....	171
20.2.6.	Empresa aérea involucrada.....	172
20.2.7.	Tenedores de espacio.....	172
20.3.	Mando y control.....	172
20.4.	Acciones protectoras.....	173
20.5.	Recuperación.....	174
21.	INCIDENTE DE SABOTAJE, AMENAZA DE BOMBA O APODERAMIENTO ILÍCITO	175
21.1.	Organización y asignación de responsabilidades.	175
21.1.1.	Torre de control-TWR Bogota	175
21.1.2.	Servicio de extinción de incendios- ARFF (cuerpo de bomberos aeronáuticos OPAIN S.A.) 176	
21.1.3.	Seguridad aeroportuaria AVSEC.	176
21.2.	Mando y control.....	176
21.3.	Acciones protectoras.....	177
21.4.	Recuperación.....	177
	CAPITULO IV ANEXOS	178

CAPÍTULO I.

PLAN DE EMERGENCIA

1. Introducción.

El Concesionario OPAIN S.A., en cumplimiento de sus obligaciones y según lo definido en el Apéndice F y H del Contrato de Concesión No. 6000169 OK del 12 de Septiembre de 2.006 Clausula 44 numeral 44.5, 44.5.1 al 44.5.4, ha elaborado el presente Plan de Emergencia para dar respuesta a las emergencias que se presenten en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la ciudad de Bogotá, de acuerdo con lo estipulado en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 14 numerales 14.3.9 hasta el 14.3.9.1.15, RAC 17 numeral 17.18.8., Manual de Servicios de Aeropuerto (OACI) Documento 9137 parte 1, 5 y 7.

La aplicabilidad del presente documento está dirigida a la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento o en el límite espacial de esas inmediaciones, para garantizar la continuidad en la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de la Ciudad de Bogotá.

En el presente Plan se describen los posibles escenarios de emergencia que se pueden presentar en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, también se describen las responsabilidades, las funciones y el alcance de actuación de cada autoridad, dependencia u organismo, definiendo claramente las líneas de mando, comunicación y coordinación para dar una respuesta rápida a cualquier evento que afecte la seguridad de las personas, las aeronaves, las En concordancia con lo anterior, el Concesionario OPAIN S. A. ha estructurado y fortalecido el presente Plan de Emergencia para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, mediante la generación de Protocolos, Procedimientos tácticos y estratégicos que serán aplicados por las diferentes autoridades u organismos, para hacer frente a cualquier emergencia.

2. Objetivo general

Establecer las acciones y funciones que deben cumplir las personas, dependencias y organismos que intervienen, antes, durante y después de las emergencias que afectan la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, aplicando el modelo de Sistema Comando de Incidentes, para planificar, organizar, dirigir y controlar los esfuerzos de los miembros que apoyan durante una emergencia o incidente, utilizando y optimizando todos los recursos para

2.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Activar el Centro de Operaciones de Emergencia (COE) y Puesto de Comando (PC) en caso de emergencia.
- Describir los tipos de emergencia.
- Determinar los tipos de coordinación de las diferentes dependencias participantes.
- Definir responsabilidades y funciones de emergencias en los diferentes tipos de emergencia.
- Generar los protocolos y procedimientos ajustados al documento análisis de vulnerabilidad elaborado por FREMAP.
- Establecer la cadena de comunicaciones.

Distribuir el Plan de Emergencia a las partes interesadas del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, para que sea incorporado dentro de los planes de emergencia de los tenedores de espacio que operan al interior del Aeropuerto.

3. NORMATIVIDAD Y MARCO LEGAL

3.1 LEGISLACIÓN NACIONAL

LEGISLACIÓN / AÑO	DESCRIPCIÓN
Constitución política de Colombia	Art. 95 Numeral 2.
Ley 9 /79 código sanitario nacional	<p>Título III - Salud Ocupacional</p> <p>□ Título VIII - Desastres.</p> <p>□ Artículo 501. Cada Comité de Emergencias, deberá elaborar un plan de contingencia para su respectiva jurisdicción con los resultados obtenidos en los análisis de vulnerabilidad. Además, deberán considerarse los diferentes tipos de desastre que puedan presentarse en la comunidad respectiva. El Comité Nacional de Emergencias elaborará, para aprobación del Ministerio de Salud, un modelo con instrucciones que aparecerá en los planes de contingencia.</p> <p>□ Artículo 502. El Ministerio de Salud coordinará los programas de entrenamiento y capacitación para planes de contingencia en los aspectos sanitarios vinculados a urgencias o desastres.</p> <p>Parágrafo. El Comité Nacional de Emergencias, deberá vigilar y controlar las labores de capacitación y de entrenamiento que se realicen para el correcto funcionamiento de los planes de contingencia.</p>
Resolución 2400/79 estatuto de seguridad industrial	Artículo 2. Todos los empleadores están obligados a Organizar y desarrollar programas permanentes de Medicina Preventiva, Higiene y Seguridad Industrial”
Resolución 1016 /89	Artículo 11. Numeral 18. Organizar y desarrollar un plan de emergencias
Ley 1523 del 24 de abril de 2012	Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones.
Ley 1562 del 11 de Julio de 2012	Por la cual se modifica el Sistema de Riesgos Laborales y se dictan otras disposiciones en materia de salud ocupacional.
Ley 1575 de 21 de agosto de 2012	Ley GENERAL DE BOMBEROS DE COLOMBIA
Decreto Único Reglamentario del Sector trabajo 1072 de 2015	Por el cual se dictan disposiciones para la implementación del Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo.
RAC 8	Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación
RAC 14	Planificación para casos de emergencia en los aeródromos.
RAC 160	Numeral: 160.2035 Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando móvil
RAC 98	Numeral 98.305 Literal E

3.2. NORMATIVIDAD DISTRITAL

LEGISLACIÓN / AÑO	DESCRIPCIÓN
Acuerdo distrital 341 /08	“Por el cual se adiciona el acuerdo No. 30 de 2001 y se establece la relación de un simulacro de actuación en caso de un evento de calamidad pública de gran magnitud con la participación de todos los habitantes de la ciudad”
Resolución no. 004/09	“Por la cual se adopta la versión actualizada del Plan de Emergencias de Bogotá, el cual establece los parámetros e instrucciones y se definen políticas, sistemas de organización y procedimientos interinstitucionales para la administración de emergencias en Bogotá D.C.” Deroga las Resoluciones 137/07, 195 y 196 del 2008. Capítulo 2.2. Fortalecimiento de las operaciones de emergencias.
Acuerdo 546 de 2013	Por el cual se transforma el Sistema Distrital De Prevención Y Atención De Emergencias –SDPAE- , en el Sistema Distrital De Gestión De Riesgos Y Cambio Climático–, SDGR-CC.

3.3. NORMATIVIDAD INTERNACIONAL

LEGISLACIÓN / AÑO	DESCRIPCIÓN
Doc. 9137- manual de servicios aeroportuarios OACI	PARTE 1 Salvamento y Extinción de Incendios PARTE 5 Traslado de aeronaves inutilizadas PARTE 7 planificación de Emergencias en los Aeropuertos PARTE 8 Servicios Operacionales de Aeropuerto

3.4. NORMAS TECNICAS COLOMBIANAS

NORMA	DESCRIPCIÓN
NTC5722	Gestión de la Continuidad del Negocio.
NTC-1700	Higiene y Seguridad. Medidas de Seguridad en Edificaciones. Medios de Evacuación y Código NFPA 101. Código de Seguridad Humana. Establece cuales son los requerimientos que debe cumplir las edificaciones en cuanto a salidas de evacuación, escaleras de emergencia, iluminación de evacuación, sistema de protección especiales, número de personas máximo por unidad de área, entre otros requerimientos; parámetros que son analizados con base en el uso de los edificios es decir comercial, instituciones educativas, hospitales, industrias, entre otros.
NTC-2885	Higiene y Seguridad. Extintores Portátiles. Establece en uno de sus apartes los requisitos para la inspección y mantenimiento de portátiles, igualmente el código 25 de la NFPA Standard for the inspection, testing and maintenance of Water – Based fire protection systems USA: 2002. Establece la periodicidad y pruebas que se deben realizar sobre cada una de las partes componentes de un sistema hidráulico contra incendio.

3.5. CONTRATO DE CONCESION No. 6000169 OK DEL 12 DE SEPTIEMBRE DE 2006

CONTRATO	DESCRIPCIÓN
Contrato de concesión no. 6000169 ok	Cláusula numero: 44.5 Plan de Emergencia
Apéndice H	Seguridad Aeroportuaria.
Apéndice F	Especificaciones Técnicas de operación

4 ANÁLISIS DE RIESGOS.

El Concesionario OPAIN S.A. acorde con las Políticas de Seguridad Humana generó a través de la ARL MAPFRE, la necesidad de implementar un proceso de análisis o evaluación de riesgos con el fin de estimar la probabilidad de que ocurra un evento no deseado con una determinada severidad o consecuencias en la seguridad, salud, medio ambiente y/o bienestar público.

Asimismo, la ARL MAPFRE nos apoyó con el fortalecimiento de un plan de vulnerabilidad elaborado por FREMAP, el cual, aportará al Plan de Emergencia y Contingencia del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, herramientas que permitan prevenir y mitigar riesgos, atender los eventos con la suficiente eficacia, minimizando los daños a la comunidad y al ambiente y recuperarse en el menor tiempo posible.

Dentro de este análisis se extrae una tabla donde se identifican los escenarios junto con los riesgos asociados, entendiendo a estos peligros como el potencial de causar daño.

Ver tabla y mapa de riesgos internos del Plan de Vulnerabilidad 2015 elaborado por FREMAP

4.1. DISTRIBUCIÓN DE LA CRITICIDAD DE LOS ESCENARIOS

El “Indicador de Criticidad” de un escenario, muestra la capacidad potencial de afectar a OPAIN que tiene cada escenario; de acuerdo con el total del riesgo marginal en todos los factores de impacto evaluados. Este valor se obtiene de las tablas incluidas en el apartado 8.2.2.2.

Este indicador resulta de comparar la sumatoria de los riesgos marginales del escenario (en todos los factores) de impacto definidos con el riesgo marginal máximo acumulado del sistema.

		RANGOS DE CRITICIDAD				
		Nº	ESCENARIO	RIESGO MARGINAL	ÍNDICE DE CRITICIDAD	RANGO
NATURALES	EXTERNOS	E-1	Nieblas	1,00	0,21	0
		E-2	Nevadas/hielo	-3,00	N.A.	N.A.
		E-3	Tormentas	-1,00	-0,21	0
		E-4	Tornados	-3,00	N.A.	N.A.
		E-5	Fuertes vientos	-0,07	-0,01	0
		E-6	Inundaciones	1,27	0,26	0
		E-7	Terremotos/Sismos	25,40	5,24	5 a 8
		E-8	Erupción volcánica	-3,00	N.A.	N.A.
		E-9	Peligro aviario	1,40	0,29	0
		E-10	Olas frío/calor	-3,00	N.A.	N.A.
		E-11	Incendios forestales	-3,00	N.A.	N.A.
EXTERNOS	EXTERNOS	E-12	Emergencias en instalaciones nucleares	-2,33	-0,48	0
		E-13	Incendio/explosión en industrias cercanas	-0,20	-0,04	0
TECNOLOGICOS INTERNOS NO AERONAUTICOS	FALLA ESTRUCTURAL	E-14.1	T1	-2,07	-0,43	0
		E-14.2	SEI NORTE/SEI SUR	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.3	TC1	-1,53	-0,32	0
		E-14.4	TC2	-1,53	-0,32	0
		E-14.5	TC3	-1,53	-0,32	0
		E-14.6	CAC	-1,93	-0,40	0
		E-14.7	CISA	0,40	0,08	0
		E-14.8	T2	5,20	1,07	1
		E-14.9	Tampa Cargo - T2	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.10	Hangar 1 - AVA	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.11	Hangar 2 - AVA	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.12	Centro de acopio - T2	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.13	Casino - T2	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.14	Zonas de Combustible	3,20	0,66	0
		E-14.15	Viaducto de acceso	-2,07	-0,43	0
		E-14.16	Edificio para carga en cuarentena	-3,00	N.A.	N.A.
		E-14.17	Subestación Principal 34,5 T1	-2,13	-0,44	0
		E-14.18	Subestación Principal 34,5 Terminal Nacional	7,40	1,53	1

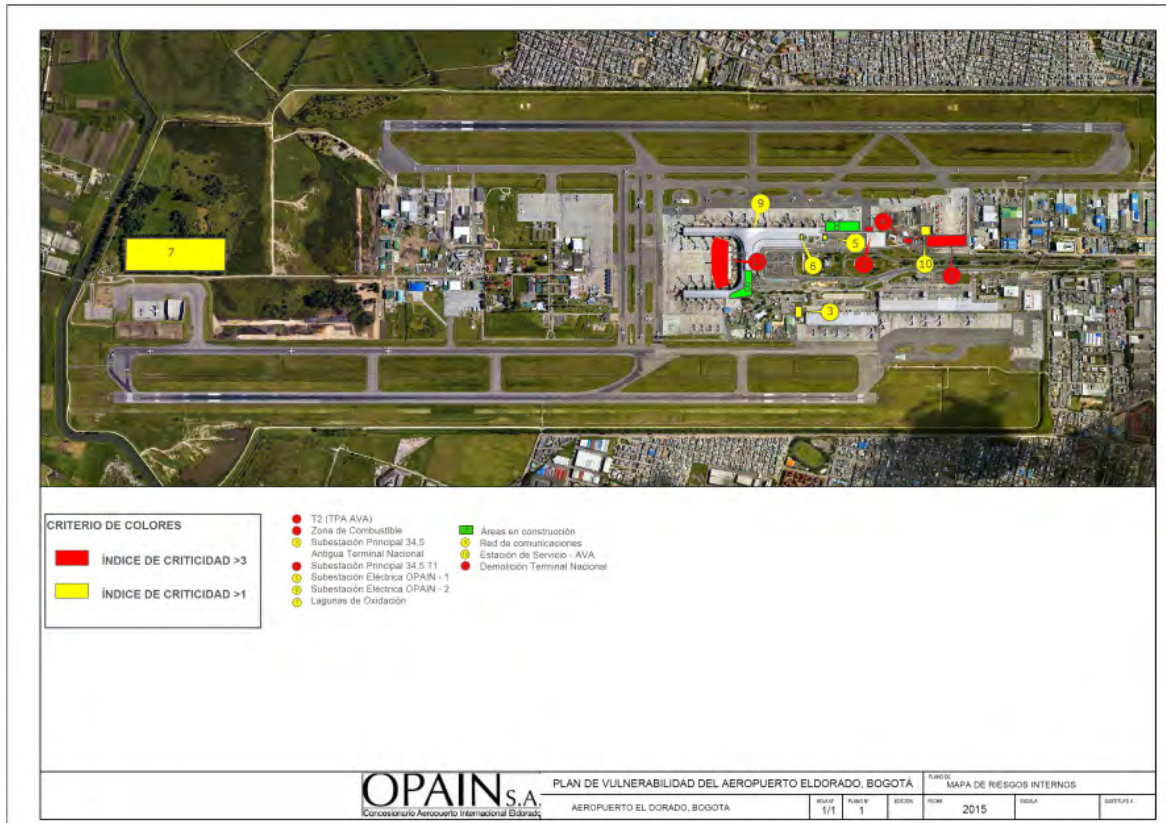
		RANGOS DE CRITICIDAD				
		Nº	ESCENARIO	RIESGO MARGINAL	ÍNDICE DE CRITICIDAD	RANGO
INCENDIO/EXPLOSIÓN	E-15.1	T1	2,00	0,41	0	
	E-15.2	SEI NORTE/SEI SUR	-3,00	N.A.	N.A.	
	E-15.3	TC1	-0,80	-0,16	0	
	E-15.4	TC2	-0,80	-0,16	0	
	E-15.5	TC3	-0,80	-0,16	0	
	E-15.6	CAC	-1,53	-0,32	0	
	E-15.7	CISA	2,07	0,43	0	
	E-15.8	T2	19,80	4,08	3 a 4	
	E-15.9	Tampa Cargo - T2	-3,00	N.A.	N.A.	
	E-15.10	Hangar 1 - AVA	1,00	0,21	0	
	E-15.11	Hangar 2 - AVA	1,00	0,21	0	
	E-15.12	Casino - T2	8,20	1,69	1	
	E-15.13	Zonas de Combustible	17,00	3,51	3 a 4	
	E-15.14	Subestación Principal 34,5 T1	35,00	7,22	5 a 8	
	E-15.15	Subestación Eléctrica OPAIN-1	6,20	1,28	1	
	E-15.16	Subestación Eléctrica OPAIN-2	6,20	1,28	1	
	E-15.17	Subestación Eléctrica Alimentación Alumbrado Viaducto	1,00	0,21	0	
	E-15.18	Centro de grupos electrógenos exterior T-1	11,13	2,30	2	
	E-15.19	Subestación Principal 34,5 kV Terminal Nacional	18,20	3,75	3 a 4	
	E-15.20	Subestación Eléctrica EDR Terminal Nacional	4,20	0,87	0	
	E-15.21	Subestación Eléctrica y Grupo de Generación GSE Transaéreo	0,73	0,15	0	
	E-15.22	Subestación Emisora Nueva Zona de Aviación	0,73	0,15	0	

		RANGOS DE CRITICIDAD				
		Nº	ESCENARIO	RIESGO MARGINAL	ÍNDICE DE CRITICIDAD	RANGO
		E-15.23	Subestación Eléctrica y Grupo Electrónico Prueba de Motores	0,73	0,15	0
		E-15.24	Subestación Eléctrica Bomberos Sur	0,73	0,15	0
		E-15.25	Subestación Eléctrica TC1	1,80	0,37	0
		E-15.26	Amenaza por incertidumbre en el manejo de instalaciones y actividades en CATAM	7,40	1,53	1
		E-15.27	Zonas en construcción/demolición	0,33	0,07	0
		E-15.28	Fallos en la red de comunicaciones interna del aeropuerto	13,80	2,85	2
		E-15.29	Fallo de energía	13,80	2,85	2
	MANEJO MMPP	E-16.1	TC1	0,00	0,00	0
		E-16.2	TC2	0,00	0,00	0
		E-16.3	TC3	0,00	0,00	0
		E-16.4	CISA (Bodegas)	0,00	0,00	0
	ALMACENAJE MMPP	E-17.1	Edificios en general	-1,80	-0,37	0
		E-17.2	Centro de acopio - T2	-1,67	-0,34	0
		E-17.3	Estación de servicio - T2	-0,20	-0,04	0
		E-17.4	Saturación Centro de acopio OPAIN	6,60	1,36	1
	Fugas y derrames	E-18.1	Zonas de Combustible	1,53	0,32	0
		E-18.2	Plataformas	11,40	2,35	2
	Vertimientos	E-19	Vertimientos procedentes de las lagunas de oxidación	3,60	0,74	0
		E-20	Vertimientos de aguas azules	13,80	2,85	2
	TECNOLOGICOS INTERNOS AERONAUTICOS	E-21	Fallo de componente de aeronave, incluidas las comunicaciones que puedan producir accidente y/o emergencia	19,93	4,11	3 a 4
			Superficies libres de obstáculos vulneradas en el interior del aeropuerto que puedan producir accidente y/o emergencia	16,20	3,34	3 a 4
			Avería de ayudas radioeléctricas que produzcan inoperatividad en el campo de vuelos	4,20	0,87	0

		RANGOS DE CRITICIDAD				
		Nº	ESCENARIO	RIESGO MARGINAL	ÍNDICE DE CRITICIDAD	RANGO
	E-24	Fallo en alimentación del fluido eléctrico en área de movimiento	-0,20	-0,04	0	
	E-25	No existencia de accesos directos a pista desde el SEI (Norte y/o Sur)	-0,20	-0,04	0	
	E-26	Saturación de plataformas	3,00	0,62	0	
ANTRÓPICOS	E-27	Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo	5,53	1,14	1	
	E-28	Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra	26,87	5,54	5 a 8	
	E-29	Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil	5,53	1,14	1	
	E-30	Acto de interferencia ilícita en instalaciones	26,87	5,54	5 a 8	
	E-31	Vuelo de enfermedades cuarentenable	-0,07	-0,01	0	

Tabla 8.73. Rangos de criticidad.

Se concluye que todos los escenarios que tienen un índice de criticidad mayor de 3 son los más susceptibles de materializarse en una emergencia y por lo tanto, sobre los que hay que actuar de una forma prioritaria, estableciendo medidas mitigadoras adicionales a las existentes.



* Fuente análisis de vulnerabilidad FREMAP.

Ver Anexo 003 Tabla Resumen y mapa de riesgos internos del Plan de Vulnerabilidad Elaborado por FREMAP 2015

5. VIAS DE ACCESO AL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO

5.1 INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO

Indicador OACI del lugar:	SKBO-Bogotá
Nombre del aeródromo:	El Dorado
Coordenadas ARP:	04° 42' 05.76" N 074° 08' 49.00" W
Distancia al centro de la ciudad:	12 Kmt
Elevación:	2.547.49 mts 8.358 ft
Temperatura:	19,9°C
Administración:	Sede Corporativa OPAIN S. A.
Dirección:	Calle 26 N° 103 - 09
Teléfono:	PBX 4397070
Horario de Operación:	24H
Pistas:	Dos (2)

El Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento se encuentra ubicado al occidente de la Sabana de Bogotá, teniendo como linderos las siguientes zonas (ver figura 01 Linderos):

Al Sur:	Asentamientos urbanos correspondientes al barrio Atahualpa de Fontibón
Al Norte:	Asentamientos urbanos correspondientes al sector de Engativá
Al Oriente:	Bodegas y edificios administrativos de empresas Agentes Aduaneros.
Al Occidente:	Predios dedicados a la explotación de ganado lechero correspondientes al municipio de Funza



Figura 01 Linderos

5.2. DESCRIPCION DE LAS INSTALACIONES

5.2.1. Área de Maniobras.

El área de maniobras es el área del aeropuerto destinada al despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas. Se encuentra formada por dos pistas (con una superficie total de 338.370 m²) en paralelo, denominadas 13L/31R y 13R/31L, y por todas las calles de rodaje que dan servicio a las pistas (con una superficie total de 752.950 m²).



Figura 02 Pistas y Calles de rodajes

Las pistas tienen las siguientes dimensiones:

DIMENSIONES DE LAS PISTAS			
Pista	Longitud (m)	Anchura (m)	Distancia entre ejes (m)
13L/31R	3800	45	1.400
13R/31L	3800	45	1.400

5.2.2. Instalaciones aeroportuarias.

5.2.2.1. Terminales de pasajeros.

La presente denominación a las terminales de pasajeros es adoptada por el oficio 1770.092-5-2013031470 de la AEROCIVIL de fecha del 22 de Julio de 2013 por la cual para EFECTOS OPERATIVOS la Aeronáutica Civil autoriza la denominación de las terminales de pasajeros así:

5.2.2.2. Terminal T 1

En su fase I cuenta con una superficie de 104.000 m². Cuenta con todos los servicios asociados a esta tipología de edificios entre los que hay que destacar 64 módulos de check-in, 40 módulos de auto check-in, salas VIP, 45 cabinas de emigración, 612 metros lineales de corredores rodantes, 13 salas de embarque o el sistema CUTE (Equipo de Uso Común para Terminales). (Ver figura 03)



Figura 03 Terminal T1

5.2.2.3. Terminal T2

Se denomina terminal T2 al Terminal Puente Aéreo y se encuentra ubicado al costado norte de la Avenida El Dorado con Carrera 107. Es una estructura de aproximadamente 12.000 m² que actualmente atiende la operación de pasajeros nacionales y es operado por la aerolínea Avianca. El edificio cuenta con dos niveles, en los que se encuentran un hall comercial con unos 30 locales, una sala de auxiliares, una zona de mantenimiento, una oficina de tickets de Avianca, baños, oficina administrativa, etc. (Ver Figura 04)



Figura 04 Terminal T2

5.2.2.4. Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia CGAC y Nueva Torre de Control “Muisca”

La Torre de Control cuenta con un área construida de 5.430 metros cuadrados y 89 metros de altura, cuenta con una cabina con 360° de visual sobre todas las instalaciones del aeropuerto y sus alrededores, 16 posiciones para controladores, planta de soporte técnico y meteorología aeronáutica, planta de equipos de navegación aérea, planta de antenas, sala de descanso y jefatura de torre.

Cuenta también con el Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia CGAC, que tiene áreas de soporte técnico, administración, auditorio, capilla y anillo de distribución que interconecta la construcción y la torre de control. El CGAC tiene una superficie construida de 9.355 metros cuadrados, está compuesto por siete edificios de 50 metros de diámetro interconectados y 7.400 metros cuadrados de fachadas ventiladas de aluminio con un diseño visual de colores en degradado.

Estos dos edificios se conectan a través de una construcción subterránea de 100 metros de longitud por la que pasan las instalaciones que salen del CGAC hasta la torre de control.

Allí también se ubica un edificio-centro de instalaciones de 835 metros cuadrados donde se centralizan los equipos generadores de energía, agua, aire acondicionado y comunicaciones, entre otros.

Son 21.000 metros de área construida en terrenos que se ubican hacia el occidente de la actual terminal internacional, adyacentes al Comando Aéreo de Transporte Militar CATAM en el área de aviación general del aeropuerto El Dorado.

<http://www.aviacol.net/n/nueva-torre-control-aeropuerto-el-dorado.html>

.Fuente: Aviacol.net - El Portal de la Aviación en Colombia.



- Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia (CGAC)
- Torre de Control "Muisca"

Figura 05 Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia CGAC y Nueva Torre de Control "Muisca"

5.2.2.5. Antiguo Edificio AEROCIVIL y Torre de control El Dorado

Esta área es conocida como la antigua terminal, en ella opera la Torre de Control y otras dependencias de aerolíneas, al igual que oficinas de Ground Handling.

En esta área ya se ha demolido los espigones norte y sur y se encuentra detenido el proceso de demolición del edificio central y la torre de control previa puesta en marcha de la nueva torre de control "Muisca" y CGAC.



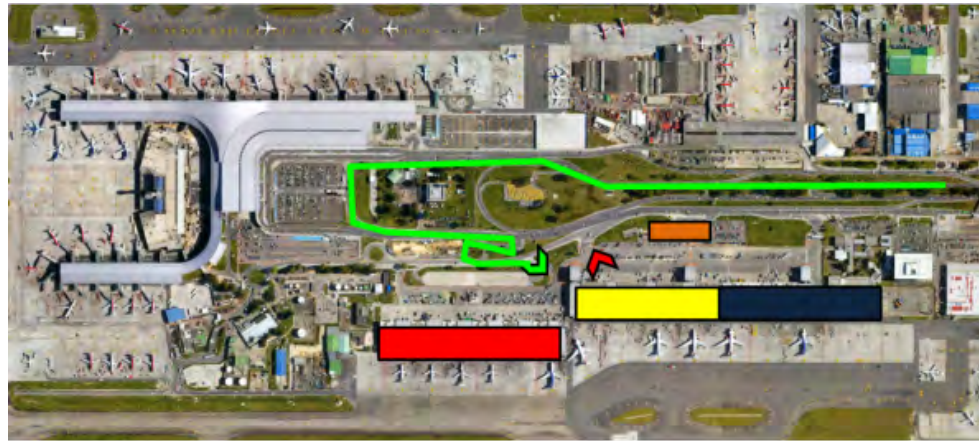
Figura 06 Antigua Edificio AEROCIVIL y Torre de control El Dorado

5.2.2.6. Terminales de Carga

Estas instalaciones son parte de las obras desarrolladas por OPAIN S.A. las cuales cumplen con las normas de sismo resistencia y de red de protección contra incendios, cada una de las áreas indicadas en la figura 06 tienen sus planes de emergencia y evacuación.

5.2.2.6.1. Identificación de puertas de ingreso y egreso para casos de emergencias lado tierra en el NTC:

La puerta de ingreso es la Puerta 11 y la de egreso la Puerta numero 12 ver figura 07.










- | | | | |
|---|------------------------------------|---|-----------------------------|
|  | Terminal de carga TC1 |  | Puerta de ingreso 11 al NTC |
|  | Nueva Terminal de carga NTC2 |  | Puerta de egreso 11 al NTC |
|  | Nueva Terminal de carga NTC3 |  | Ruta de ingreso al NTC |
|  | Centro Administrativo de Carga CAC | | |

Figura 07 Terminales de Carga y CAC.

5.2.3. Vías de acceso y salidas por la avenida El Dorado

El Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento cuenta con una puerta habilitada por la avenida El Dorado, para que los organismos de ayuda mutua apoyen en la respuesta en caso de presentarse un accidente aéreo al interior del aeropuerto.

Sector Sur: ○ Puerta 6 Acceso a puerta 8 plataforma Nacional. (Ver Figura 08 línea color roja)

5.2.4. Salida y accesos por las puertas perimetrales del aeropuerto

La autorización para el acceso o salida por estas vías perimetrales será dada por la Dirección de Seguridad Aeroportuaria, únicamente en casos de emergencia.

- **Salida de Emergencia 1 Vía Engativá:** Esta comunica hacia la Avenida Engativá, la cual comunica a la Avenida Ciudad de Cali.
- **Salida de Emergencia 2 Vía Cerrito:** Esta comunica a los municipios de Mosquera, Funza y Bogotá hacia las calles 13 y 80.

- **Salida de Emergencia 3 Vía Fontibón HB:** Esta comunica hacia la Avenida la esperanza o hacia la calle 13.
- **Salida de Emergencia 4 Vía Fontibón Cra. 103:** Esta comunica hacia la Carrera 103 y posteriormente hacia la avenida el dorado o hacia la avenida de la esperanza.



Figura 08 Ingresos y egresos del aeropuerto El dorado.

En caso que la Avenida El Dorado se encuentre bloqueada, cualquiera de estas salidas de emergencia será habilitada para el ingreso y salida de los organismos de ayuda mutua.

6. GESTIÓN INTEGRAL DE LA EMERGENCIA

6.1 PROCESO DE PLANIFICACIÓN

No hay emergencias estandarizadas y no existen planes de preparación típica o estándar que sean ideales para todos los aeropuertos o las comunidades. Sin embargo, algunas fases comunes a la preparación para los desastres pueden proporcionar enfoque sistemático para la planificación. Se trata de un proceso que reconoce cuatro acciones distintas, pero relacionadas entre sí:

Análisis de riesgos.
Reducción de riesgos.
Manejo de eventos adversos.
Recuperación.



Cada acción de planificación es tratada como una fase de un proceso global.

FASE	DESCRIPCIÓN	EJEMPLOS
ANÁLISIS DE RIESGOS.	Acciones tendientes a desarrollar el uso sistemático de la información disponible, determinar la probabilidad de ocurrencia de ciertos eventos adversos así como la magnitud de sus posibles consecuencias.	Identificar la naturaleza, extensión, intensidad y magnitud de la amenaza. Determinar la existencia y grado de vulnerabilidad. Identificar las medidas y recursos disponibles. Construir escenarios de riesgo probables
REDUCCIÓN DE RIESGOS	Acciones que pueden prevenir, aliviar o disminuir los efectos potenciales de una situación de desastre, además buscan mejorar la capacidad de respuesta de emergencia.	Análisis de Vulnerabilidad, Planes de emergencia con, formación, ejercicios y prácticas. Construcciones resistentes a los terremotos. Cumplimiento al SG-SST de OPAIN S.A.
MANEJO DE EVENTOS ADVERSOS.	Acciones tendientes a salvar vidas y bienes, reducir la posibilidad de daños secundarios, y que las operaciones de recuperación sean rápidas y oportunas	La movilización de personal de respuesta de emergencia y equipos de búsqueda y rescate activar personal que apoyen labores de evacuación
RECUPERACIÓN	Acciones que buscan normalizar y restaurar las actividades el aeropuerto.	Reconstrucción, rehabilitación.

6.2. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

Esta sección del Plan establece la organización que ha de ser emplazada para responder a una situación de emergencia. Incluye una lista general de posiciones y responsabilidades de la organización, junto con tareas relacionadas a realizar. Proporciona una vista "instantánea" de quién hace qué, y sin muchos detalles, el procedimiento a implementar que se encuentran en las Secciones funcionales.

Cuando dos o más organizaciones realizan el mismo tipo de tarea, se debe tener claro quien ejerce la responsabilidad principal y quien de las demás dependencias ejerce un papel de Apoyo Técnico, Operativo o Logístico.

La matriz de las dependencias, organizaciones e instituciones externas se incluye a continuación para mostrar las responsabilidades principales y de apoyo.

DEPENDENCIAS E INSTITUCIONES	ESCENARIOS DE EMERGENCIAS.											
	Gerencia de Operaciones. OPAIN S.A.	Gerencia de Ingeniería y Mantenimiento OPAIN S.A.	Dirección de Operaciones OPAIN S.A.	Dirección ARFF/SEM OPAIN S.A.	Dirección de Seguridad Aeroportuaria OPAIN S.A.	Dirección de Carga OPAIN S.A.	Servicio de Emergencias Médicas SEM OPAIN S.A.	Empresa Afectada (Aerolínea o Tenedor de Espacio)	Policía Aeroportuaria.	Fuerza Aérea Colombiana.	Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá D.C.	Centro Regulador de Urgencias y Emergencias SDS.
Accidente de Aeronaves en el aeropuerto.	CE	AT	AT	RP	AO	AT	AO	RP	AO	AO	AO	AO
Accidente de Aeronave fuera del aeropuerto. Área de Influencia.	AT	AT	AT	AO	AT	AT	AO	RP	AO	AO	RP	AO
Incidentes de aeronaves en tierra o estacionadas.	CE	AT	RP	RP	AO	AT	AO	RP	AO	AO	AO	AO
Incidentes de sabotaje incluso amenaza de bomba.	CE	AT	AT	AO	RP	AT	AO	AO	RP	RP	AO	AO
Incidentes de apoderamiento ilícito	CE	AT	AT	AO	RP	AT	AO	AO	RP	RP	AO	AO
Incendios en edificios y forestales	CE	AT	AT	RP	AO	AT	AO	AO	AO	AO	AO	AO
Catástrofes naturales	CE	AT	AT	RP	AO	AT	AO	AO	AO	AO	AO	AO
Incidente con Mercancías Peligrosas	CE	AT	AT	RP	AO	AT	AO	RP	AO	AO	AO	AO
Emergencias Médicas	CE	AT	AT	RP	AO	AT	RP	AO	AO	AO	AO	RP
Emergencias BH.	CE	AT	AT	AO	AO	AT	AO	AO	AO	AO	AO	RP
Evacuación locales comerciales y/u oficinas.	CE	AT	AT	AO	AO	AO	AO	RP	AO	AO	AO	AO
Evacuación parcial de Zonas.	RP	AT	AT	AO	AO	AO	AO	AO	AO	AO	AO	AO
Evacuación Total de Terminales.	RP	AT	AT	AO	AO	AO	AO	AO	AO	AO	AO	AO
Daños a la Infraestructura Aeroportuaria de áreas concesionadas a OPAIN S.A.	CE	RP	RP	AO	AO	RP	AO	AT	N/A	N/A	AO	AO

Abreviaturas:

CE	Coordinación Estratégica
RP	Responsable Principal
RP	Responsable Principal
RP	Responsable Principal
AO	Apoyo Operacional.
AT	Apoyo Técnico y Logístico.
N/A	No Aplica

Matriz de escenarios y responsabilidades institucionales.

En aquellos casos donde existan víctimas, todos los esfuerzos estarán encaminados a que las mismas sean prontamente asistidas por los servicios médicos y de atención pre-hospitalaria utilizando el talento humano calificado y los recursos disponibles en la ciudad de Bogotá, D.C.

6.3 TIPOS DE EMERGENCIA

Las situaciones de emergencia contempladas en el presente Plan, se agrupan de acuerdo con la naturaleza y causa, bien sea que afecten a las aeronaves o de otro orden, así:

6.3.1. Emergencias en las que están implicadas aeronaves

- Accidente de Aeronaves en el aeropuerto.
- Accidente de Aeronave fuera del aeropuerto.
- En tierra
- En agua
- Incidentes de aeronaves en vuelo
- Fuerte turbulencia
- Descompresión
- Falla estructural
- Incidentes de aeronaves en tierra o estacionadas.
- Incidentes de sabotaje incluso amenaza de bomba (*ver plan de contingencia*)
- Incidentes de apoderamiento ilícito (*ver plan de contingencia*)

NOTA: *Cada una de estas emergencias cuenta con un Protocolo de comunicación y coordinación con los entes reguladores y las agencias de respuesta de emergencia.*

6.3.2. Emergencias en las que no están implicadas aeronaves

- Incendios en edificios
- Sabotaje incluso amenaza de bomba (*ver plan de contingencia*)
- Catástrofes naturales
- Mercancías peligrosas
- Emergencias médicas

NOTA: *Cada una de estas emergencias cuenta con un Protocolo de comunicación y coordinación con los entes reguladores y las agencias de respuesta de emergencia.*

6.3.3. Emergencias mixtas

Aeronaves / edificios
Aeronaves / instalaciones de reabastecimiento de combustible
Aeronave / aeronave

6.4 CLASIFICACION DE CRITICIDAD DE LAS EMERGENCIAS

La clasificación de las emergencias busca la facilitación de la primera respuesta y la organización rápida de las entidades operativas del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, determinando que tipo de emergencia requiriera el apoyo de las instituciones que integran el Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias.

Mediante una escala ascendente de 3 niveles, se busca comunicar acerca de la magnitud y complejidad de la emergencia en curso. Como se observa en la tabla No. 1, la clasificación se hace con base en 5 criterios relacionados con la capacidad de respuesta del Aeropuerto y el impacto de la emergencia, así:

En relación con la capacidad de respuesta:

- **Capacidad operativa y técnica del Aeropuerto:** relativo a la necesidad de recibir apoyo externo distrital.
- **Período operacional:** relativo al tiempo necesario para controlar la situación de emergencia.

En relación con el impacto de la emergencia:

- **Afectación funcional:** relativo a la afectación colateral de la emergencia sobre los sistemas de servicios, movilidad y economía del aeropuerto.
- **Afectación a las personas:** valoración cualitativa del nivel de víctimas y afectados por la emergencia.
- **Expansión del riesgo:** relativo a la posibilidad de que la emergencia desencadene eventos conexos que hagan más crítica la situación.

	NIVEL 1	NIVEL 2	NIVEL 3
CAPACIDAD OPERATIVA Y TÉCNICA DEL AEROPUERTO	Auto suficiente	Suficiente, con eventual apoyo específico externo	Insuficiente se requiere apoyo de entes de respuesta a emergencia Distritales
AFECTACIÓN FUNCIONAL.	Sin afectación a la operación	Afectación sectorizada, pero con capacidad funcional operativa	Afectación Parcial y/o Total en los sistemas vitales funcionales, pérdida de la capacidad operacional
AFECTACIÓN A LAS PERSONAS	0 a 5 Triage <u>verde, Amarillo, Rojo</u>	6 a 50 Triage <u>Verde, Amarillo Rojo</u>	Mayor de 50 Triage <u>Verde, Amarillo, Rojo</u>
EXPANSIÓN DEL RIESGO	Sin eventos conexos	Eventos conexos controlables	Eventos conexos de mayor complejidad
PERÍODO OPERACIONAL:	Menor de 4 máximo 8 horas	Mayores de 8 máximo 24 horas	Mayor a 24 horas

Tabla 1 Niveles de Emergencia

Para la clasificación de las emergencias, es necesario tener en cuenta las siguientes consideraciones:

La clasificación se hace con la primera información disponible y se evalúa en el transcurso de la atención y por lo tanto tiene un grado importante de subjetividad e incertidumbre frente a la realidad. En general, conviene utilizar el mayor parámetro para la clasificación inicial.

Las emergencias son dinámicas y por lo tanto su clasificación puede variar en el tiempo y no necesariamente de manera secuencial. Sobre el nivel de afectación inicial debe primar la estimación de la afectación posible en caso de que el incidente evolucione desfavorablemente.

6.4.1. Emergencias Nivel 1

Eventos o incidentes frecuentes (diarios), especialmente puntuales, sin posibilidades de expansión o generación de riesgos conexos, afectación baja sobre la población aeroportuaria. Es atendido por una o dos entidades operativas del aeropuerto, las cuales poseen la autonomía técnica/operativa y los recursos necesarios para su control y finalización. El período operacional es muy corto, generalmente de una o dos horas y en ningún caso es superior a cuatro horas.

Este tipo de emergencias normalmente tienen un bajo registro en los medios de comunicación, no alteran la funcionalidad del Aeropuerto y no demandan la intervención directa de las gerencias.

En este nivel se ubican usualmente las emergencias médicas.

Ejemplos:

- Incendio estructural en oficinas sin presencia de materiales peligrosos.
- Daños en redes de servicios públicos.
- Derrames de hidrocarburos.
- Incidentes HAZMAT sin afectación a personas y ambiente.
- Encharcamientos.

6.4.2. Emergencias Nivel 2

Eventos o incidentes de baja frecuencia que tienen un impacto importante sobre un sector del aeropuerto, especialmente puede ser en uno o más sectores, también puede ser afectado a un número importante de personas, o también puede ser una afectación sectorizada a una estructura crítica del aeropuerto (áreas de movimiento o terminales) a la puede expandirse o generar riesgos conexos, pero puede ser controlado.

En la atención de este tipo de emergencias participan más de dos de las entidades operativas del aeropuerto, bajo la coordinación directa del Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A. La capacidad técnica y logística del Aeropuerto es suficiente y el período operacional es normalmente mayor de 8 horas, pero menor de 16 horas.

Este tipo de emergencia son registradas tanto por medios de comunicación locales como nacionales. Su manejo demanda la atención directa del Director ARFF/SEM, tenedor de espacio y en algunas ocasiones del Director de Operaciones y/u otros miembros de las Direcciones de OPAIN S.A.

En algunos casos donde el impacto sobre la operación aérea y de infraestructura aeroportuaria es importante, requiere el manejo directo del Gerente de Operaciones.

En este nivel en algunas ocasiones se verifica el cierre de alguna de las pistas y/o terminal.

Ejemplos:

- Pérdida o caída de trenes de aterrizajes de aeronaves pequeñas.
- Incidentes HAZMAT con afectación a personas.
- Inundaciones.

6.4.3. Emergencias Nivel 3

Eventos o incidentes de muy baja frecuencia que tienen un impacto importante sobre sectores amplios del aeropuerto. Especialmente puede ser en uno o más sectores, usualmente afecta a un número importante de personas e incluye víctimas (muertos o heridos).

Puede expandirse o generar riesgos conexos, pero puede ser controlado. En la atención de este tipo de emergencias participan todas las entidades aeroportuarias (operativas y de apoyo) bajo la coordinación directa del Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAINS.A., aunque dependiendo de la naturaleza del evento se puede requerir del apoyo operativo, técnico y logístico del Distrito. El período operacional en estos casos es mayor de 16 horas.

Este tipo de emergencias constituyen una noticia nacional y es registrada por algunos medios internacionales. Su manejo lo realiza directamente el Gerente de Operaciones, con la participación de los miembros del COE. En estos casos es común la participación del Director de la Aeronáutica Civil.

En estos casos se cierra una terminal o alguna de las pistas.

Ejemplos:

- Sismo de mediana magnitud con afectación estructural.
- Accidente aéreo dentro del aeropuerto o que implique infraestructura aeroportuaria.
- Incendio que involucre HAZMAT.
- Incendios estructurales con amplia cobertura en la terminal.

6.5. Sistema de comando de incidentes (sci)

El aeropuerto Internacional Eldorado adopta el modelo SCI como su sistema gerencial y operacional para el manejo de incidentes, eventos y operativos relacionados con las emergencias aéreas, ESPII, incendios, rescate en todas sus modalidades, incidentes con materiales peligrosos, Interferencia Ilícita y daños a la Infraestructura.

Esta herramienta es además usada por los sistemas de respuesta nacional, departamental y distrital en caso de emergencias y desastres así como por muchos en el sector privado y organizaciones no gubernamentales.

El SCI es la combinación de instalaciones, equipamiento, personal, procedimientos, protocolos y comunicaciones, operando en una estructura organizacional común.

Las emergencias con armas biológicas, químicas, radiológicas, pandemias y el terrorismo representan retos particulares para la estructura tradicional del SCI.

Un comando de área puede ser establecido para supervisar la gestión de emergencias que están geográficamente dispersas o evolucionan durante períodos más largos de tiempo los cuales requerirán una coordinación entre los niveles Nacionales, Distritales, el sector privado y organizaciones no gubernamentales.

7. GLOSARIO, TERMINOS Y EXPRESIONES

Accidente (Accidente aéreo): Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que ocurre dentro del periodo comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado durante el cual:

- Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.
- La aeronave sufre daños de importancia o roturas estructurales que afectan adversamente sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el cambio del componente afectado.
- La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Accidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él, que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona ó daños de consideración a la propiedad.

Actuación humana: Capacidades y limitaciones que repercuten en la seguridad y eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Acuerdos de ayuda mutua: Son los convenios o acuerdos previamente establecidos con entidades gubernamentales o civiles de ayuda a través de los cuales se establecen responsabilidades y obligaciones para proceder en casos de emergencia.

Aeródromo: Área definida en tierra o agua destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeródromo controlado: Aeródromo en el que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control.

Aeródromo de alternativa (aeródromo alterno): Aeródromo al que podría dirigirse una aeronave cuando fuera imposible o no fuera aconsejable dirigirse al aeródromo de aterrizaje previsto o aterrizar en el mismo.

Aeródromo público: Es aquel que, aún siendo de propiedad privada, está destinado al uso público; los demás son privados. Se presume público el aeródromo utilizado para la operación de aeronaves destinadas a prestar servicios remunerados a persona distinta del propietario.

Aerolínea (línea aérea): Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público.

Aeronave: Toda máquina que puede sustentarse y desplazarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra y que sea apta para transportar pesos útiles (personas o cosas).

Aeronave civil: Aeronave que no está destinada a servicios militares, de aduana ni de policía, es decir, que no pertenece a la aviación de Estado.

Aeronave de carga: Toda aeronave, distinta de la de pasajeros, que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de estado: Aeronave destinada a servicios militares, de aduana o de policía, a la cual normalmente no le son aplicables las normas propias de la aviación civil.

Aeronave de pasajeros: Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envío u otra carga.

Aeropuerto: Todo aeródromo especialmente equipado y usado regularmente para pasajeros y/o carga y que a juicio de la UAEAC, posee instalaciones y servicios de infraestructura aeronáutica suficientes para ser operado en la aviación civil.

Aeropuerto internacional: Todo aeropuerto que cuenta con facilidades adecuadas al tráfico aéreo internacional y que el Estado contratante en cuyo territorio está situado, designa como aeropuerto de entrada o salida para el tránsito aéreo internacional; en el cual se llevan a cabo trámites de aduana, migración, sanidad, cuarentena agrícola y demás procedimientos similares, requeridos.

Agente biológico: Microorganismo que causa enfermedades en seres humanos, plantas o animales o causa el deterioro de los materiales.

Alerta: Situación en la cual se abriga el temor por la seguridad de una aeronave y sus ocupantes.

Área de Concentración de Víctimas (ACV): lugar donde se realizan las acciones de clasificación, estabilización, tratamiento de pacientes y remisión a centros médicos de mayor nivel de complejidad. (Equivalente a Hospital Móvil de Emergencia Doc. 9137 parte 7 Apéndice 1)

Área de espera: Lugar designado para el acomodamiento y alistamiento de las entidades que se involucran en la atención de la emergencia. (Equivalente a la Zona de Concentración Doc. 9137 parte 7 Apéndice 1)

Área de maniobras: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Área de movimiento: Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

Área perimetral de aeropuerto: zona restringida que bordea el aeropuerto internacional Eldorado, que es objeto de medidas de seguridad aeroportuaria, para permitir con eficiencia el desplazamiento, la entrada y salida inmediata del personal y vehículos que intervienen en una emergencia.

Autoridad aeronáutica: Autoridad de un Estado contratante de la OACI, a cargo entre otras funciones, de la regulación y control de la aviación civil y la administración del espacio aéreo. En Colombia, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - UAEAC, o la entidad que en el futuro haga sus veces.

Cabina de mando: Parte de la aeronave destinada a acomodar a la tripulación de vuelo, donde esta ejerce sus funciones.

Calle de rodaje: Vía definida en un aeródromo terrestre, establecida para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave. La parte de una plataforma designada como calle de rodaje y destinada a proporcionar acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves solamente.
- Calle de rodaje en la plataforma. La parte de un sistema de calles de rodaje situadas en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.
- Calle de salida rápida. Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan, virar a velocidades mayores que las que logran en otras calles de rodaje de salida consiguiendo así que la pista esté ocupada el menor tiempo posible.

Centro de Control de Operaciones (CCO): División interna de OPAIN S. A. Encargada de las anomalías observaciones o cualquier tipo de cambio que afecte, en cualquier medida, la correcta y normal operación, calidad y cantidad de los servicios que el concesionario debe proveer en el área concesionada.

Centro de Operaciones de Emergencia (COE): es el área fija, previamente determinada, en el aeropuerto internacional Eldorado que a de utilizarse para prestar ayuda y coordinar las operaciones en las emergencias (administración del evento)

Centro Nacional de Aeronavegación (C.N.A.): Dependencia de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil encargada de coordinar y prestar los servicios de aeronavegación en enlace con los diferentes centros de control.

Comandante de Incidente (CI): Es la persona con la responsabilidad de efectuar todas las coordinaciones y acciones que se realicen para la mitigación o control de la emergencia por intermedio de los grupos de respuesta a nivel operativo; está ubicado en el Puesto de Comando

PC), el CI está relacionado con el tipo de evento y será relevado de acuerdo al nivel de complejidad.

- La transferencia del mando se realizará por las siguientes razones.
- Por requerirse un CI con mayor experiencia o con algún conocimiento especial
- Por requerirse un CI con autoridad local, legal o jerárquica
- Por la magnitud, complejidad y tipo del incidente
- Por relevo de tiempo en la función de CI
- Por razones de seguridad

Emergencia: Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

Empresa (empresa aeronáutica): Toda actividad económica organizada para la producción, transformación, circulación, o administración de bienes (productos aeronáuticos) o para la prestación de servicios (servicios aéreos comerciales de transporte público o trabajos aéreos especiales; de mantenimiento de aeronaves, de instrucción aeronáutica, de apoyo terrestre a la operación de aeronaves, o de operación de infraestructura aeronáutica). Dicha actividad se realiza a través de uno o más establecimientos de comercio (establecimientos aeronáuticos).

Empresa aérea (empresa de aviación): Empresa de servicios aéreos comerciales de transporte público regular o no regular, interno o internacional, de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales, que cuenta con el debido permiso de operación, otorgado por la UAEAC.

Enmienda: Es toda corrección, modificación, adición o remplazo de una norma o parte de ella.

Evacuación: Acciones y efecto de desocupar, salir de un lugar, trasladarse de un sitio a otro en forma segura.

Explotador (de aeronave): Persona natural o jurídica que opera una aeronave a título de propiedad, o en virtud de un contrato de utilización -diferente del fletamento- mediante el cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el correspondiente registro aeronáutico. Persona organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

1. De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, el explotador tiene a su cargo el control técnico y operacional sobre la aeronave y su tripulación, incluyendo la conservación de su aeronavegabilidad y la dirección de sus operaciones y es el responsable por tales operaciones y por los daños y perjuicios que llegaren a derivarse de las mismas.
2. Explotador (de aeródromo): Persona natural o jurídica, que opera legítimamente un aeródromo a título de propiedad o en virtud de un contrato mediante al cual se le ha transferido legítimamente dicha calidad, figurando en uno u otro caso inscrita como tal en el registro aeronáutico. Se presume explotador al dueño de las instalaciones equipos o

servicios que constituyen el aeródromo a menos que haya cedido la explotación por documento inscrito en el Registro.

3. En los casos en que un aeródromo sea construido (previa autorización de la UAEAC) u operado por acción comunal, o de otra manera semejante, a falta de explotador inscrito se tendrá por tal al municipio en cuya jurisdicción se encuentre.
4. De acuerdo con la Ley y los Reglamentos, los explotadores así como las personas o entidades que presten servicios de infraestructura aeronáutica son responsables de los daños que cause la operación de los aeródromos o la prestación de los servicios citados.

Fase de alerta: Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

Gerente de estación del explotador de aeronave: Autoridad que por delegación asume la responsabilidad de una línea aérea sobre las medidas a seguir cuándo está involucrada una aeronave durante una emergencia, en la que está implicada una aeronave o propiedad de la línea aérea.

Helicóptero: Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor, que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Helipuerto: Lugar especialmente destinado, preparado y autorizado para el aterrizaje y despegue de helicópteros.

Incidente: Referido a terminología aeronáutica Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no se constituya en accidente y afecte o pueda afectar la seguridad en las operaciones.

Referido a terminología de Sistema Comando de Incidentes Suceso de causa natural o por actividad humana que requiere la acción de personal de Servicios de Emergencias para proteger vidas, bienes y ambiente.

Incidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él que no constituye un accidente imputable a mercancías peligrosas y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de alguna aeronave que ocasiona lesiones a alguna persona, daños a la propiedad, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera incidente imputable a mercancías peligrosas, toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que pueda haber puesto en peligro a la aeronave o a su ocupantes.

Incompatible: Mercancías peligrosas que, de mezclarse, podrían generar, peligrosamente, calor o gases, o producir alguna sustancia corrosiva.

Infraestructura aeronáutica: Conjunto de instalaciones y servicios destinados a facilitar y hacer posible la navegación aérea; tales como aeródromos incluyendo pistas, calles de rodaje y rampas; señalamientos e iluminación; terminales para pasajeros y carga; ayudas a la navegación; tránsito aéreo, telecomunicaciones, meteorología e información aeronáutica; aprovisionamiento; mantenimiento y reparación de aeronaves.

Intersección de calles de rodaje: Empalme de dos o más calles de rodaje.

Investigación (de accidente): Compilación ordenada de información sobre los hechos relacionados con un accidente de aviación, incluyendo las averiguaciones y el procedimiento adelantados para obtener tal información.

Investigador: Referido a la investigación de accidentes, funcionario o persona particular al servicio de la UAEAC, debidamente designado, responsable de la organización, dirección y control de una investigación de accidente.

Referido a la investigación de infracciones, funcionario o persona particular al servicio de la UAEAC, debidamente designado, responsable de la investigación de infracciones a las normas aeronáuticas.

Mapa reticular: Mapa de una zona en el que se ha superpuesto un sistema reticular de coordenadas rectangulares que se utilizan para identificar puntos del terreno, cuando no existen otras señales características.

Materiales peligrosos: (Véase Mercancías peligrosas).

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir durante el tiempo de vuelo.

Miembro de la tripulación auxiliar de a bordo: Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, cuyas funciones se desarrollan en la Cabina de Pasajeros y están directamente relacionadas con la seguridad del vuelo.

Miembro de la tripulación de cabina de mando: Miembro de la tripulación que ejerce sus atribuciones en la cabina de mando de la aeronave.

Miembro de la tripulación de vuelo: Tripulante, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

NOTAM: Aviso distribuido por la Red Fija de Telecomunicaciones Aeronáuticas- AFTN, que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

Ocupante (de aeronave): Persona que se encuentra a bordo de una aeronave.

Pasajero: Persona que se encuentra a bordo de una aeronave en virtud de un contrato de transporte aéreo.

Parte aeronáutica: El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Perímetro exterior: Zona que rodea al perímetro interior y que es objeto de medidas de seguridad para salvaguardar las necesidades de apoyo inmediato a las operaciones, impidiendo la interferencia de personas no autorizadas o incontroladas,

Perímetro interior: Zona que es objeto de medidas de seguridad para que puedan realizarse con eficiencia las funciones de mando, comunicaciones y control de la coordinación y para permitir que las operaciones se realicen con seguridad al atender a una emergencia, incluso las necesidades de entrada y salida inmediata del personal y de los vehículos que intervienen en la emergencia.

Pista: Área rectangular definida en un aeródromo terrestre destinada y preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

Plan de contingencia: Procedimientos extraordinarios que hacen parte del plan de seguridad de aeropuerto y que tienen como finalidad coordinar los esfuerzos entre los distintos organismos, empresas e instituciones para hacer frente a cualquier amenaza o acto de interferencia ilícita que afecte la seguridad de las personas, las aeronaves y las instalaciones aeronáuticas y aeroportuarias.

Plan de emergencia de aeropuerto: procedimientos por los que se coordinan las actividades de los servicios del aeropuerto con las de otros organismos de las poblaciones circundantes que puedan ayudar a responder a una emergencia que ocurra en el aeropuerto o en sus cercanías.

Plan de evacuación: Conjunto de actividades y procedimientos tendientes a conservar la vida y la integridad física de las personas en el evento de verse amenazadas. Debe estar por escrito, además ser aprobado, publicado, enseñado y practicado.

Plataforma: Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible estacionamiento o mantenimiento.

Puesto de Comando (PC): Lugar donde ejercen las funciones de mando en la escena de la emergencia. (Equivalente al Puesto Móvil de Mando indicado en el Manual de Servicios Aeroportuarios de OACI Doc. 9137 parte 7 Cap. 5 Numeral 5.3) también Equivale a Puesto de Mando Unificado PMU

Punto de Referencia de Aeródromo (ARP): Punto designado, situado en el plano horizontal, en el centro del área de aterrizaje o cerca de él, a una elevación correspondiente a la elevación media del área utilizable de aterrizaje.

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC): Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1.944 Sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

Salvamento (Rescue): Operación realizada para recuperar a personas en peligro, prestarles auxilios médicos iniciales o de otro tipo, y transportarlas a un lugar seguro.

SAR: Sigla inglesa comúnmente empleada que designa las expresiones Search and Rescue, en español Búsqueda y Salvamento.

SEI: Servicio de extinción de Incendios.

Servicio de Tránsito Aéreo (ATS): Expresión genérica que se aplica según el caso, al servicio de información de vuelo, servicio de alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o Torre de Control del Aeropuerto).

Simulacro: Ensayo del plan y revisión de los resultados a fin de mejorar la eficacia del mismo.

Simulacro de emergencia de aeropuerto: Ensayo del plan de emergencia del aeropuerto y revisión de los resultados para mejorar la eficacia del plan.

Simulacro general de emergencia: Ensamblaje y utilización de todos los recursos de que se dispondría y serían utilizados en una emergencia real.

Simulacro parcial: Simulacro de uno o más de los elementos que intervienen en el plan de emergencia de aeropuerto, según sea necesario para mejorar su eficacia.

Simulacro sobre el plano: La clase de simulacro de emergencia más sencilla y de menos costo. Se utiliza para someter a prueba la integración de los recursos y las posibilidades que ofrecen para responder a una emergencia, y es un instrumento sencillo para establecer los planes, criticar y actualizar las diversas formas de intervenir en una emergencia antes de ensayarlas sobre el terreno.

Sistema Comando de Incidentes (SCI): es la combinación de instalaciones, equipamiento, personal, procedimientos, protocolos y comunicaciones, operando en una estructura organizacional común, con la responsabilidad de administrar los recursos asignados para lograr efectivamente los objetivos pertinentes a un evento, incidente u operativo

Torre de control de aeródromo: Dependencia especialmente establecida para brindar los servicios de control de tránsito aéreo, al tránsito de aeródromo.

CAPÍTULO II.

SECCIONES FUNCIONALES

Las diez secciones funcionales contenidas en este capítulo facilitan las acciones necesarias para gestionar, comunicar, responder y mitigar las situaciones de emergencia relacionadas con el aeropuerto. Son responsabilidades funcionales genéricas y se pueden aplicar a todas las emergencias. Sin embargo, cada uno es un componente crítico de un PAE ya que estas funciones permiten a un aeropuerto hacer frente y responder a las emergencias imprevistas. Estas secciones funcionales proporcionan funcionalidad del PAE y la dirección para su desarrollo. En general, y como línea de base para el desarrollo, cada sección debe:

- Concéntrese en operaciones específicas, es decir, lo que la función es y quién o qué área, dependencia o institución tiene la responsabilidad de la ejecución de la función.
- Hacer hincapié en las responsabilidades específicas, tareas y acciones operativas que se refieren a la función que se realiza.
- Cubrir las actividades a realizar por cualquier persona o dependencia con una responsabilidad bajo la función.
- Identificar las acciones que garanticen la respuesta y la ayuda eficaz en la preparación para las emergencias y desastres.
- Definir claramente y describir las políticas, procesos, funciones y responsabilidades inherentes a las diversas funciones antes (Análisis de riesgos / Reducción de riesgos), durante (Manejo de eventos adversos), y después (recuperación) de un período de emergencia.
- Identificar líneas claras de autoridad, la estructura de comando de incidentes y las comunicaciones.

Los Aeropuertos varían en tamaño, la configuración de la organización y estructura gerencial; cada uno tiene sus propias capacidades de soporte de emergencia. Por lo tanto, no hay una sola lista de secciones funcionales que se pueden prescribir para todos los aeropuertos. Hay, sin embargo, ciertas funciones básicas que requieren atención para casos de emergencia en todos los aeropuertos. Ellos son:

- Mando y Control.
- Comunicaciones.
- Niveles de Emergencia, Tipos de alertas y activación.
- Información Pública.
- Acciones Generales de Evacuación de Terminales.
- Servicios ARFF.
- Servicios SEM.
- Servicios AVSEC.
- Gestión de Recursos Externos.

Cada una de las diez secciones enumeradas describe las acciones operativas en la que cada sección funcional debe centrarse así:

- Propósito.
- Situación y Supuestos.
- Organización y Asignación de Responsabilidades.
- Operaciones.
- Administración y Logística.
- Referencia y Autoridades.

8. MANDO Y CONTROL.

8.1. PROPOSITO.

Mando y Control es el elemento más crítico de la función de gestión de emergencias, efectuar un mando y control efectivo es esencial para gestionar un incidente, proporcionar un soporte funcional transversal y la consecución del manejo integral de los recursos.

Es, por lo tanto, esencial que todos los que respondan tengan una comprensión de quién es el responsable del mando en cada tipo de emergencia.

Las emergencias en el aeropuerto internacional El dorado pueden variar en tipo, intensidad, gravedad y duración. Debido a esto, las funciones de comando y control pueden cambiar dramáticamente, incluso durante el transcurso de una sola emergencia (por ejemplo, se puede cambiar a medida que avanza desde las actividades de respuesta a las actividades de recuperación). Para ser eficaz, un sistema de gestión de incidencias debe ser funcional, independientemente del tipo de incidente o agencias involucradas. Técnicas de gestión empresarial deben aplicarse a la gestión de incidentes de emergencia. Las tareas que realizan los gerentes de negocios son muy similares a las realizadas por un Comandante del Incidente en la Escena (CI) y El Director del Centro de Operaciones de Emergencia (COE), por ejemplo, la planificación, organización, dirección, coordinación, control, comunicación deben ser sus pilares en la toma de decisiones.

Sin embargo, aunque existen ciertas similitudes y algunos principios de gestión similares que pueden aplicarse, hay un factor que hace que la gestión de incidentes de emergencia más difícil - los elementos de peligro inherente, daño a la propiedad, y poner en peligro la vida. Las decisiones que se toman, literalmente, puede ser la diferencia entre la vida o la muerte. La función de comando de incidentes se discutirá más adelante y con más detalle.

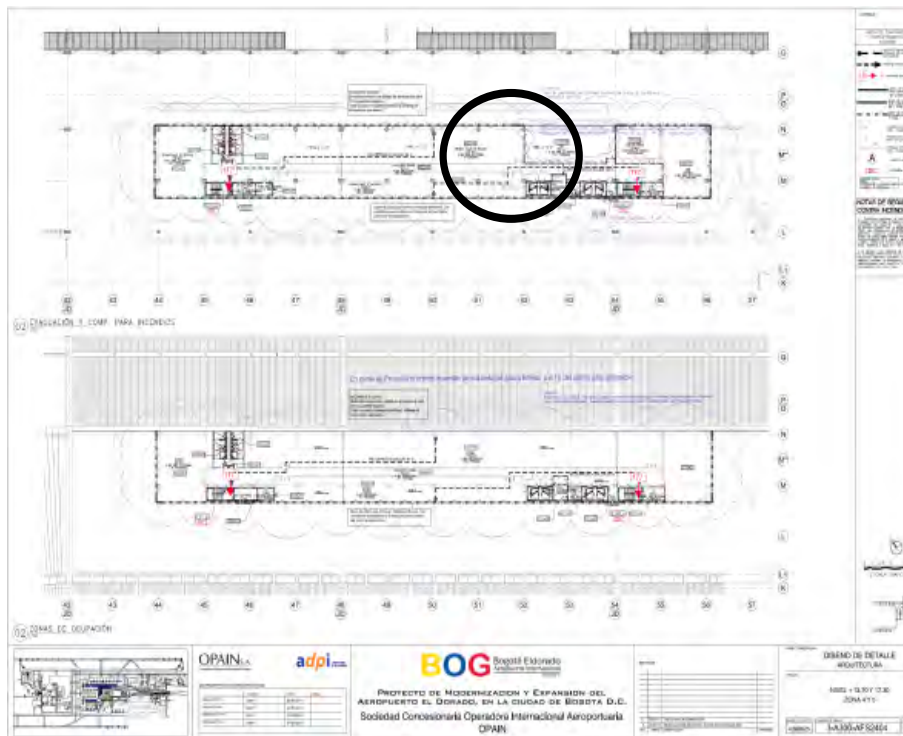
8.2 SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

El Aeropuerto Internacional El Dorado está sujeto a diversos peligros que requerirían según el nivel de alerta el uso de dos Instalaciones para ejercer el Mando y Control de las emergencias, estas son:

8.2.1. Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.)

Para cumplir con este propósito OPAIN S. A. estableció como Centro de Operaciones de Emergencia COE, las instalaciones que se encuentran ubicadas en el tercer piso de la nueva terminal (T1), donde además funciona el CCO, el cual enlaza las comunicaciones ante cualquier emergencia.

Estas instalaciones están dotadas con los equipos tecnológicos e instalaciones físicas y documentales, lo cual permite la administración de cualquier tipo de emergencia o contingencia dentro o fuera del Terminal Aéreo.



8.2.2. Puesto de Comando (PC)

Se establecerá el PC en el área de impacto con el fin de facilitar al Comandante de Incidentes la coordinación de las acciones de evacuación, rescate, extinción de incendios y otros generados por la emergencia; como también la de apoyar y reportar al Centro de Operaciones de Emergencia (C.O.E.).

El PC contará con una amplia red de comunicaciones y elementos básicos de apoyo a los integrantes, para lo cual se dispondrá de un vehículo y/o una carpa como unidad comando móvil.

8.3. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

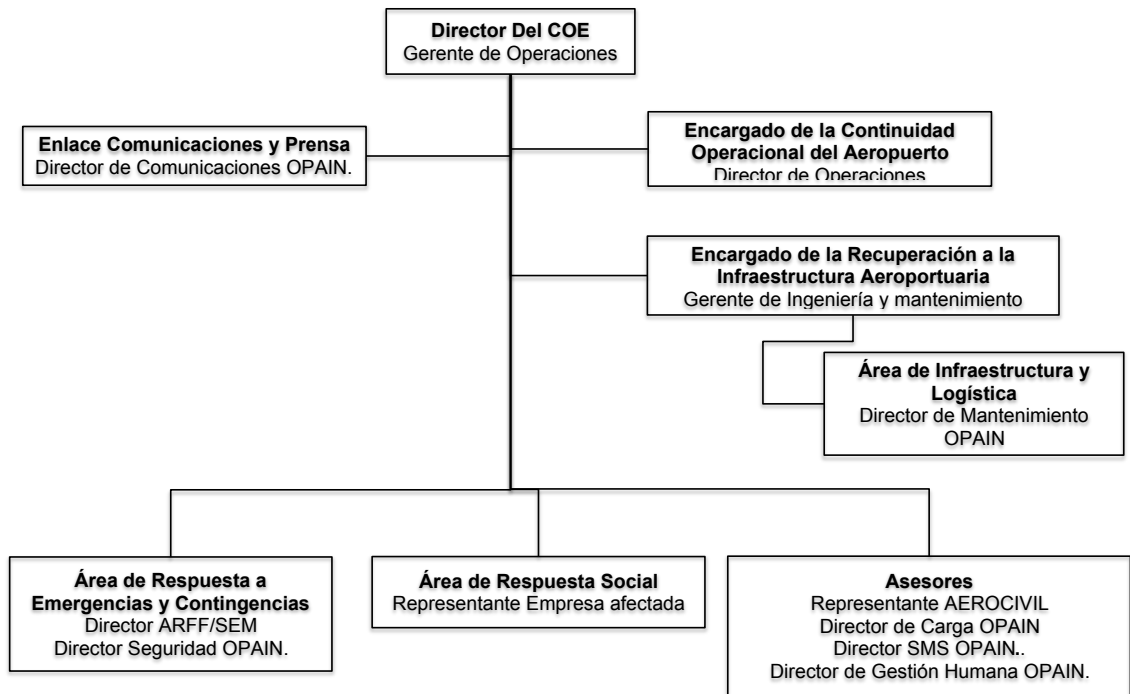
Los representantes de las Dependencias listadas a continuación les serán asignados roles, funciones y responsabilidades en relación con el Mando y Control.

8.3.1. Dirección del COE

A cargo del Gerente de Operaciones de OPAIN S. A. para el manejo de cualquier tipo de Emergencia y/o Contingencia que se presente.

Cargo institucional	Funcion en la emergencia	Responsabilidades en la emergencia
		<p>Planear, dirigir, organizar y controlar los eventos adversos que afecten la continuidad de las operaciones aeroportuarias o a la comunidad que resulte afectada de manera indirecta por la emergencia.</p> <p>Coordinar y asumir la dirección del COE.</p> <p>Coordinar con el Centro de Control de Operaciones (CCO) la continuidad de las operaciones en el aeropuerto El Dorado.</p>
<p>Director de Operaciones (Integrante COE) El Duty Manager en ausencia del Gerente y Director de Operaciones asumirá la Dirección del COE</p>		<p>Apoyar las acciones de emergencia que fueran solicitadas por el Puesto Comando (PC).</p> <p>Notificar a la torre de control sobre las condiciones de operación del aeropuerto durante el desarrollo de una emergencia.</p> <p>Coordinar con la Aeronáutica Civil y la empresa afectada los comunicados de prensa.</p> <p>Tramitar y apoyar las solicitudes del Puesto Comando "PC".</p> <p>Apoyar los requerimientos acorde a su labor al COE y PC durante eventos adversos que ocurran en el aeropuerto.</p>
<p>Director de Seguridad Aeroportuaria OPAIN S.A.</p>	<p><u>En ausencia del Gerente de Operaciones y Director de Operaciones Ejercerá la Dirección del COE en los temas relacionados a la seguridad física</u></p>	<p>Asesorar al Director del COE en los temas relacionados con el área de seguridad física y en ausencia del Gerente de Operaciones y Director de Operaciones. Ejemplo (Actos de interferencia ilícita, Amenazas terroristas)</p> <p>Velar por la seguridad física de las instalaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.</p> <p>Coordinar con la policía aeroportuaria las acciones tendientes a la seguridad perimetral en la zona de la emergencia.</p> <p>Coordinar con los entes militares las acciones tendientes a la seguridad perimetral en la zona de la emergencia.</p> <p>Apoyar las acciones de respuesta requeridos por el PC.</p>
<p>Director ARFF/SEM OPAIN S.A.</p>	<p><u>En ausencia del Gerente de Operaciones y Director de Operaciones Ejercerá la Dirección del COE en los temas relacionados a la gestión integral del riesgo.</u></p>	<p>Asesorar al Director del COE en los temas relacionados con las áreas de emergencias aéreas, estructurales, médicas, MATPEL. Ejemplo (Accidentes aéreos, inundaciones, incendios y otros afines a estos)</p> <p>Mantener el enlace con los directores de las instituciones de respuesta a emergencias del distrito las acciones tendientes a la gestión integral del riesgo en la zona de la emergencia.</p> <p>Mantener el contacto directo con el CI.</p> <p>Coordinar las acciones de respuesta y rescate después de los 9 kilómetros, definida como área de influencia del aeropuerto El Dorado.</p> <p>Coordinar las acciones de retiro de la aeronave inutilizada.</p> <p>Apoyar las acciones de recuperación y rehabilitación de las áreas afectadas.</p>

8.3.1.1. Estructura Organizacional del COE.



Organigrama Modelo organizacional del COE

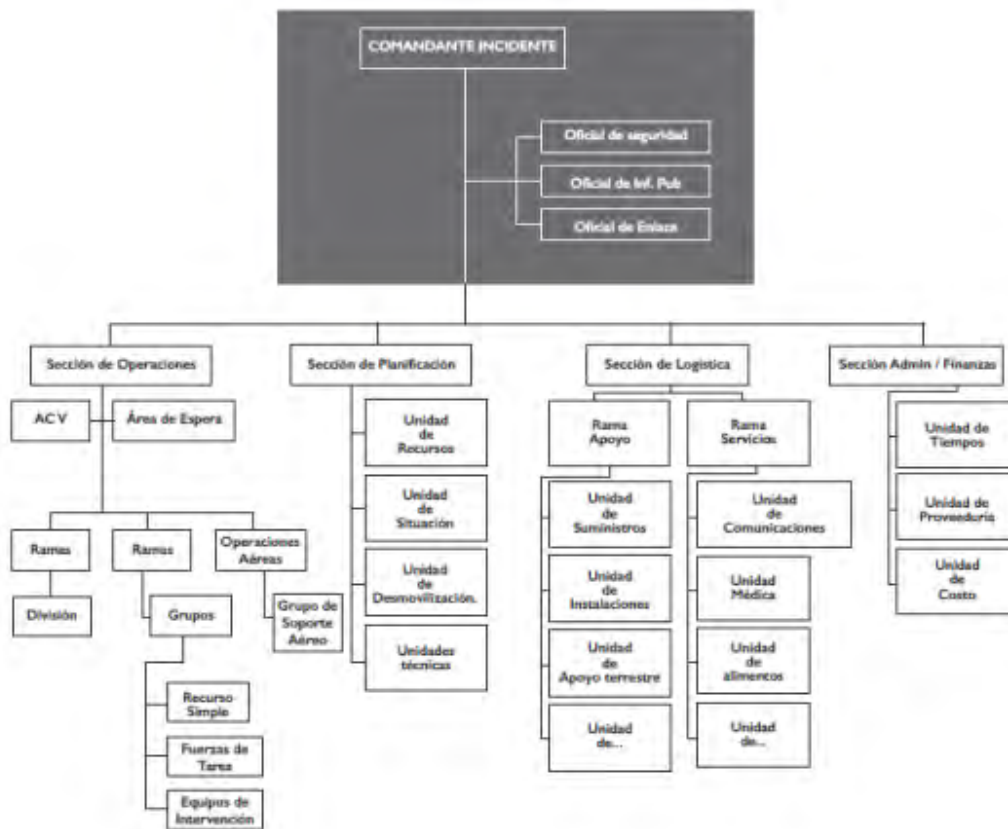
8.3.2.1. Dirección del PC

En primera instancia quien asume como CI es el Oficial del Servicio de Extinción de Incendios (ARFF) o quien este delegue, asumiendo la responsabilidad y coordinación de la emergencia en la escena.

A su vez en temas relacionados con actos de interferencia ilícita el mando en el PC lo Ejercerá el Coordinador de Seguridad.

Cargo institucional	Funcion en la emergencia	Responsabilidades en la emergencia
Oficial de Servicios del Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A. (ARFF)	Comandante del Incidente	Planear, dirigir, organizar y evaluar las acciones operativas en la escena de la emergencia.
		Coordinar con las instituciones de emergencia distrital y regional las acciones tendientes a la respuesta eficaz ante las emergencias.
		Administrar el Puesto de Comando.
		Velar por la seguridad operacional.
		Mantener un enlace directo con el COE.
		Mantener el contacto directo con el CI.
Jefe de Seguridad OPAIN. (Ejercerá el mando en la escena para temas relacionados con el plan de contingencia).		

Estructura Organizacional del PC.



Organigrama Modelo organizacional del PC

8.4. OPERACIONES.

Esta sección describe las relaciones de mando y control de los responsables del COE y PC hacia las dependencias u organismos, tales como:

8.4.1. Gerente del COE / Gerente de Operaciones.

- Dirigir las acciones y dependencias a su cargo generando una respuesta de acuerdo con los planes y procedimientos establecidos.

- Designar un CI para dirigir las operaciones tácticas en el lugar de la emergencia, según proceda,

Dirigir la implementación de acciones de protección (refugio y evacuación) para los funcionarios del aeropuerto y visitantes, según corresponda.

Ver Guía de Actuación Gerente COE.

8.4.2. Oficial de Servicio ARFF o Jefe de Seguridad / Comandante del Incidente.

- Cuando se le notifique de una situación de emergencia, responda a la escena del incidente con el personal y los equipos adecuados ARFF de acuerdo con los procedimientos operativos.
- Asumir el mando y establecer el PC, en su caso; asignar las funciones y asignaciones al personal a cargo e instituciones respondientes
- Mantener informado al COE el estado actual de la escena, según el caso.
- Gestionar recursos acorde a sus necesidades, dirigir las operaciones de bomberos, llevar a cabo las operaciones de rescate necesarias, y determinar la necesidad de evacuar la zona en las proximidades de la escena o de un principio refugiarse en el lugar.

Ver Guía de Actuación CI

8.4.3. Otras organizaciones que ejercen mando y control.

- A continuación se listan otros organismos que ejercen el mando y control en situaciones de emergencia en terminales y contingencia dentro y fuera del aeropuerto.

8.4.3.1. Gerencia de Ingeniería y Mantenimiento OPAIN S.A.

- En situaciones de emergencias SIN LESIONADOS Y HERIDOS que afecten redes vitales, instalaciones y demás infraestructura en las terminales y/o áreas concesionadas el mando

y control será compartido con las Direcciones de Operaciones, Carga, Tecnología u otras que requieran ser convocadas por la Gerencia de Ingeniería y mantenimiento.

8.4.3.2. Sanidad Aeroportuaria – Secretaria Distrital de Salud

- En situaciones de Emergencia ESPII o medicas masivas el mando y control lo ejercerá sanidad aeroportuaria conjuntamente con la Secretaria Distrital de Salud y asesorada por la Dirección ARFF/SEM.

8.4.3.3. Bomberos Bogotá – IDIGER / Comando Unificado

En casos de accidentes aéreos fuera del aeropuerto o Incendios Estructurales de gran magnitud en las Terminales y/o infraestructura aeronáutica el mando y control será compartido con el Servicio ARFF y las entidades arriba descritas siguiendo los Procedimientos Operativos de cada institución.

8.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

En esta sección describe los aspectos de soporte para que de la función de mando y control se desarrolle operacionalmente.

8.5.1. Administración.

Todos los registros que requieran ser presentados a las autoridades y entes de control correspondiente estarán a cargo primeramente de la dependencia de OPAIN que atendió la situación como responsable principal previo visto bueno de la Gerencia de Operaciones y ser enviados mediante Oficio por las Gerencias de Operaciones o General acorde al caso u o autoridad que solicite.

8.5.2. Logística.

La logística del montaje de instalaciones de apoyo (PC, ACV, Counter para atención a Familiares, salas de ilesos) y demás que se requieran en la emergencia las instalara la dependencia a cargo de la responsabilidad principal de la atención junto con las dependencias de apoyo que el CI o Director del COE le solicite.

8.6. AUTORIDADES Y DOCUMENTOS DE REFERENCIA.

Las dependencias que ejerzan Mando y Control en las diferentes emergencias descritas en el siguiente plan deberán mantener actualizados sus procedimientos y acuerdos de ayuda mutua.

9. COMUNICACIONES

9.1. PROPÓSITO.

La sección funcional de comunicaciones proporciona una guía para establecer durante las emergencias los canales y medios tecnológicos de comunicación (radios, Avantel, teléfonos) junto con una red de notificación efectiva, que será útil para la activación de los entes de respuesta.

Dentro de una emergencia se requiere recopilar información que conduzca a la determinación de la causa, o la proyección de la propagación, la evaluación de impacto, o la selección de medidas por un suceso determinado (independientemente de la fuente), tales como la seguridad AVSEC, Operacional, salud pública, eventos, los brotes de enfermedades o incendios.

Una responsabilidad común de todos los miembros de la estructura de PC y COE es la comunicación. La forma más efectiva de comunicación es cara a cara. Sin importar los medios de comunicación requeridos por la emergencia, todo el personal de respuesta tiene cinco responsabilidades de comunicación que desempeñar:

- Presentar briefings a otros según sea necesario.
- Enviar y recibir actualizaciones sobre el progreso de las acciones dentro del incidente.
- Comunicar los riesgos potenciales a otros.
- Acusar recibo de los mensajes.
- Preguntar sobre aspectos de interés que no estén claros.

9.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

El aeropuerto Internacional El Dorado cuenta su propia red de comunicación con 16 canales de frecuencia UHF suministradas por la dirección de tecnología de OPAIN para la operación normal del aeropuerto, y con, 3 canales para uso exclusivo del Servicio ARFF que brinda un efectivo enlace para los bomberos en la atención a emergencias dentro y fuera del aeropuerto de 9 Kilometros, además se cuenta con una serie de Avanteles distribuidos al personal operativo y administrativo de las áreas de OPAIN.

El servicio ARFF cuenta en cada estación con:

- Un radio base en UHF para la comunicación interna.
- Un Radio base para comunicaciones aéreas.
- Un Avantel
- Un teléfono con comunicación directa con Torre. (línea ATS)
- Dos Teléfonos con salida a llamadas locales.

Cada vehículo de Incendios ARFF adscritos al aeropuerto está equipado con:

- Un radio base UHF para comunicaciones internas.
- Un radio Base para comunicaciones aéreas.
- Dos Radios Portátiles en UHF para las unidades bomberiles que tripulan las maquinas.

El COE cuenta con los siguientes dispositivos tecnológicos comunicación y monitoreo:

- Un radio Base en UHF para la comunicación interna.
- Un teléfono con salida a llamadas locales, celular, nacional e internacional.
- Un enlace con las cámaras del aeropuerto.
- Un computador portátil con internet.
- Una red Wifi con clave para acceso a los miembros del COE.
- Cada miembro del COE perteneciente a OPAIN tiene un celular corporativo para uso.

El PC cuenta con los siguientes dispositivos tecnológicos comunicación y monitoreo:

- Un radio base en UHF ubicado en el Vehículo Comando.
- Un radio portátil para comunicaciones aéreas.
- Un Avantel para comunicaciones con el Director ARFF/SEM quien es miembro del COE y enlace directo con el CI.

Las frecuencias aéreas monitoreadas en las guardias y vehículos del servicio ARFF son:

- Control Superficie 121.8 y 122.75
- Aproximación 118.10 y 118.25
- Activación Guardias Norte y Sur 136.10 / 136.40

En los anexos se encontraran los directorios telefónicos.

9.3 OPERACIONES.

Este aparte describir la cascada de la comunicación desde el reporte inicial de las emergencias aéreas, estructurales y ESPII, la activación de los grupos de respuesta internos y externos y la notificación al COE.

Con esto se busca la integración de todas las dependencias y de la circulación de la información hacia las personas que participaran en las emergencias.

Para facilitar la integración efectiva de las comunicaciones se deben respetar los siguientes principios descritos en el SCI

Comunicaciones integradas

El plan de comunicaciones comprende procesos, equipos y sistemas de comunicaciones comunes que se interconectan entre sí, relacionados al tamaño y complejidad de la situación. Los lineamientos generales del plan son establecidos antes del incidente. Las comunicaciones de un incidente son facilitadas a través de:

El desarrollo y el uso de un plan común de comunicaciones.

La interconexión de los equipos, los procedimientos y los sistemas de comunicaciones.

Un plan común de comunicaciones es esencial para garantizar que el personal de respuesta pueda comunicarse entre sí durante un incidente. Antes de un incidente, es esencial desarrollar un sistema integrado de comunicación de voz y datos (equipo, sistemas y protocolos).

Manejo de la información e inteligencia

La recopilación, análisis y el intercambio de la información e inteligencia es un componente importante en el SCI, pues se debe establecer cuando se requiere manejar asuntos operativos de seguridad con los medios de comunicación y temas de seguridad y sensibilización pública.

La función de Inteligencia es asegurar que toda la información y operaciones dentro de la respuesta sean adecuadamente manejadas, coordinadas y dirigidas con el fin de:

Recopilar, procesar, analizar y difundir adecuadamente la información

Realizar una investigación completa y exhaustiva.

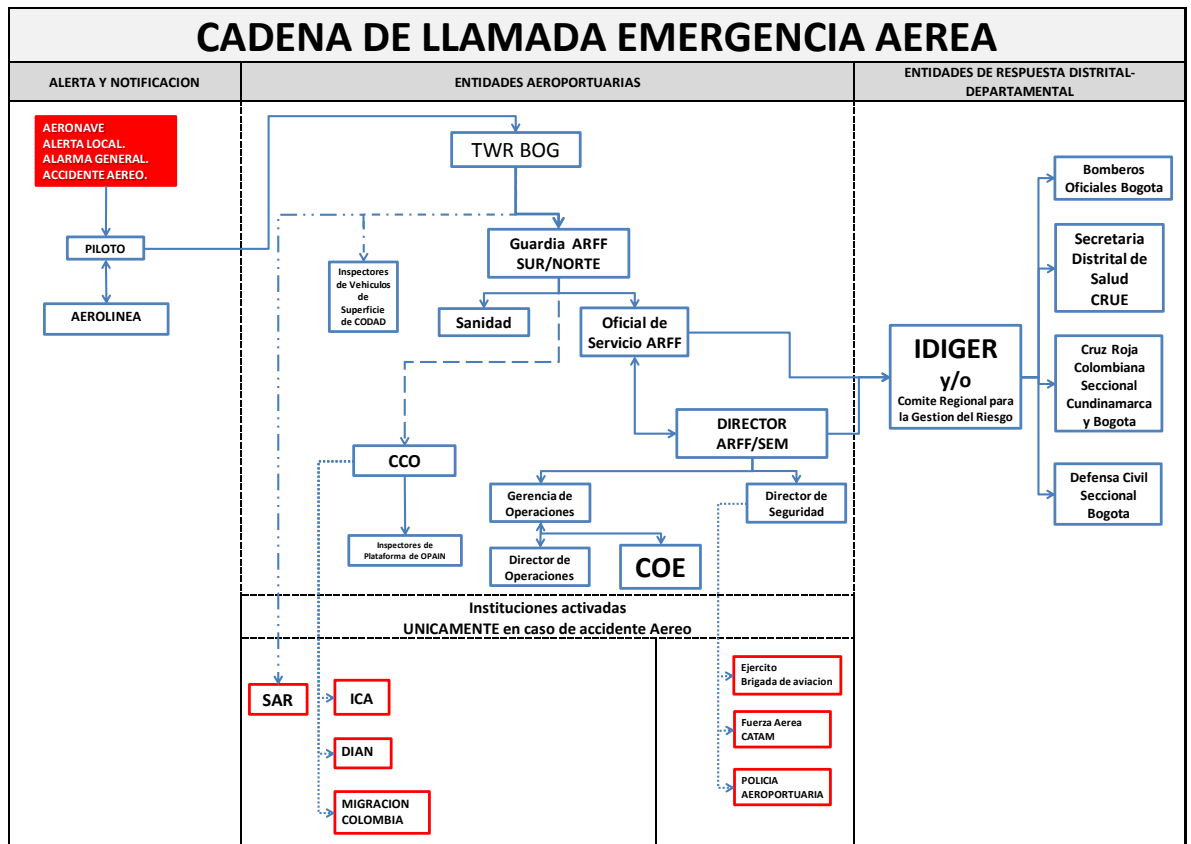
Identificar, procesar, reunir, crear una cadena de custodia para, proteger, examinar / analizar y almacenar toda la evidencia probatoria.

Determinar la fuente o causa y controlarla a fin de evitar la propagación y reducir el impacto en la investigación o en el desarrollo de nuevos incidentes.

Algunos incidentes por su complejidad requieren de la recopilación de información donde ésta conduce a la detección, prevención, aprehensión y enjuiciamiento de actividades delictivas o de los individuos involucrados, incluyendo a los incidentes terroristas o que afecten la seguridad del Aeropuerto.

Para la recopilación, clasificación y manejo de este tipo de información deberá ser realizado por el personal adscrito a entes con funciones judiciales o de policía judicial los cuales en muchas situaciones no forma parte del SCI.

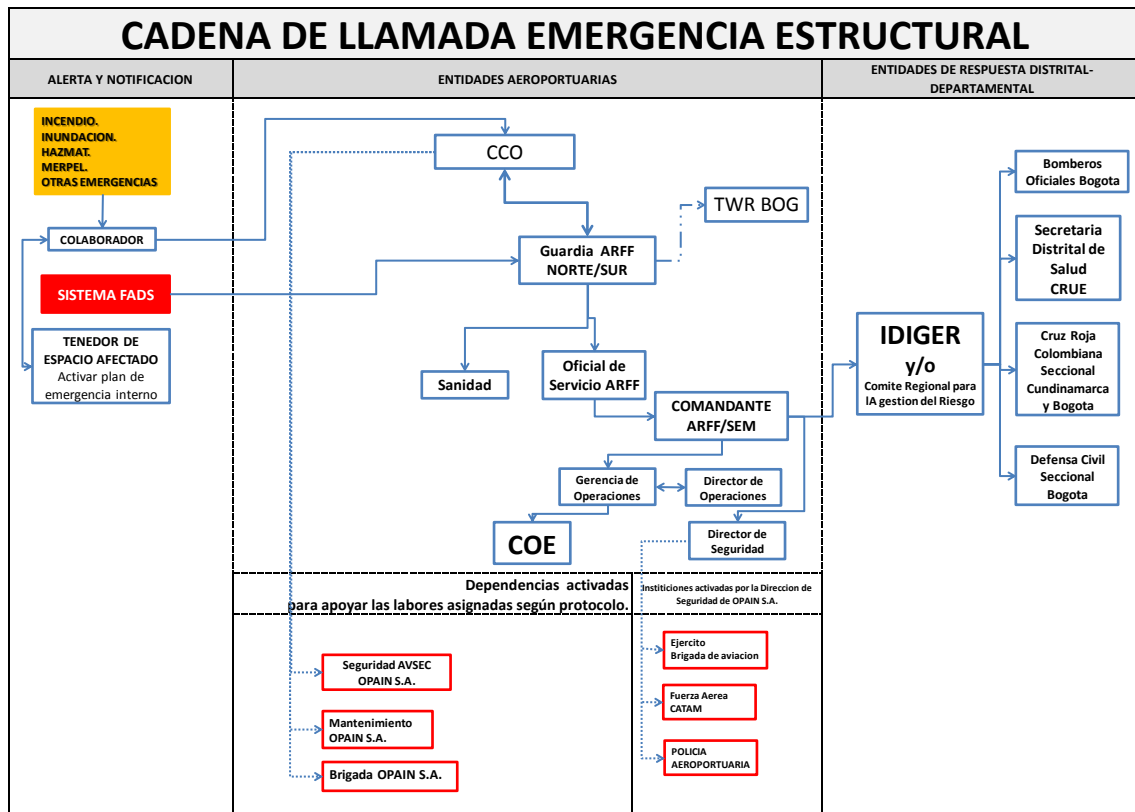
9.3.1. Cadena de notificación para emergencias aéreas dentro y/o fuera del aeropuerto



TWR BOG: Torre de control Bogotá
ARFF: Servicio de Extinción de Incendios OPAIN S.A.
SAR: Búsqueda y Rescate AEROCIVIL

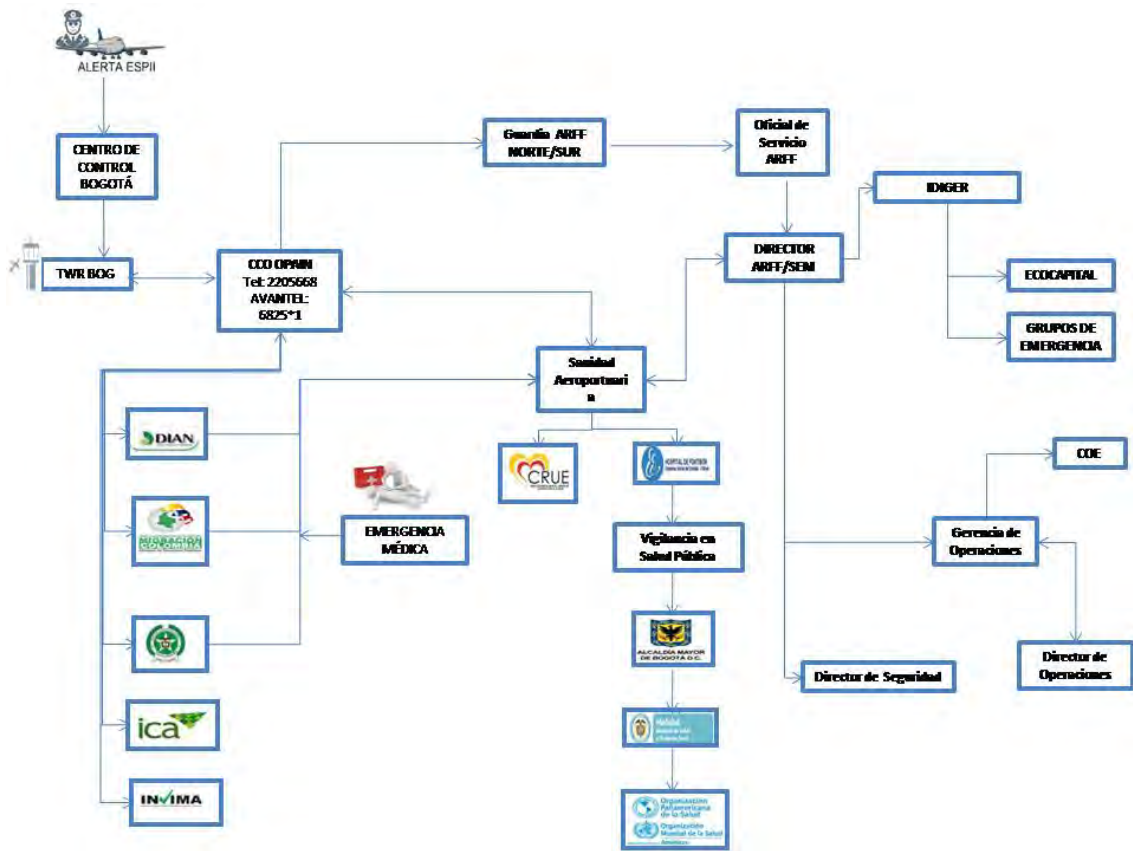
IDIGER: Instituto Distrital para la Gestión del Riesgo.
CRUE: Centro Regulador de Urgencias y Emergencias.
CCO: Centro de Control de Operaciones.
COE: Centro de Operaciones de Emergencia.
ICA: Instituto Colombiano Agropecuario.
DIAN: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

9.3.2. Cadena de notificación para emergencias estructural, médica masiva, materiales peligrosos



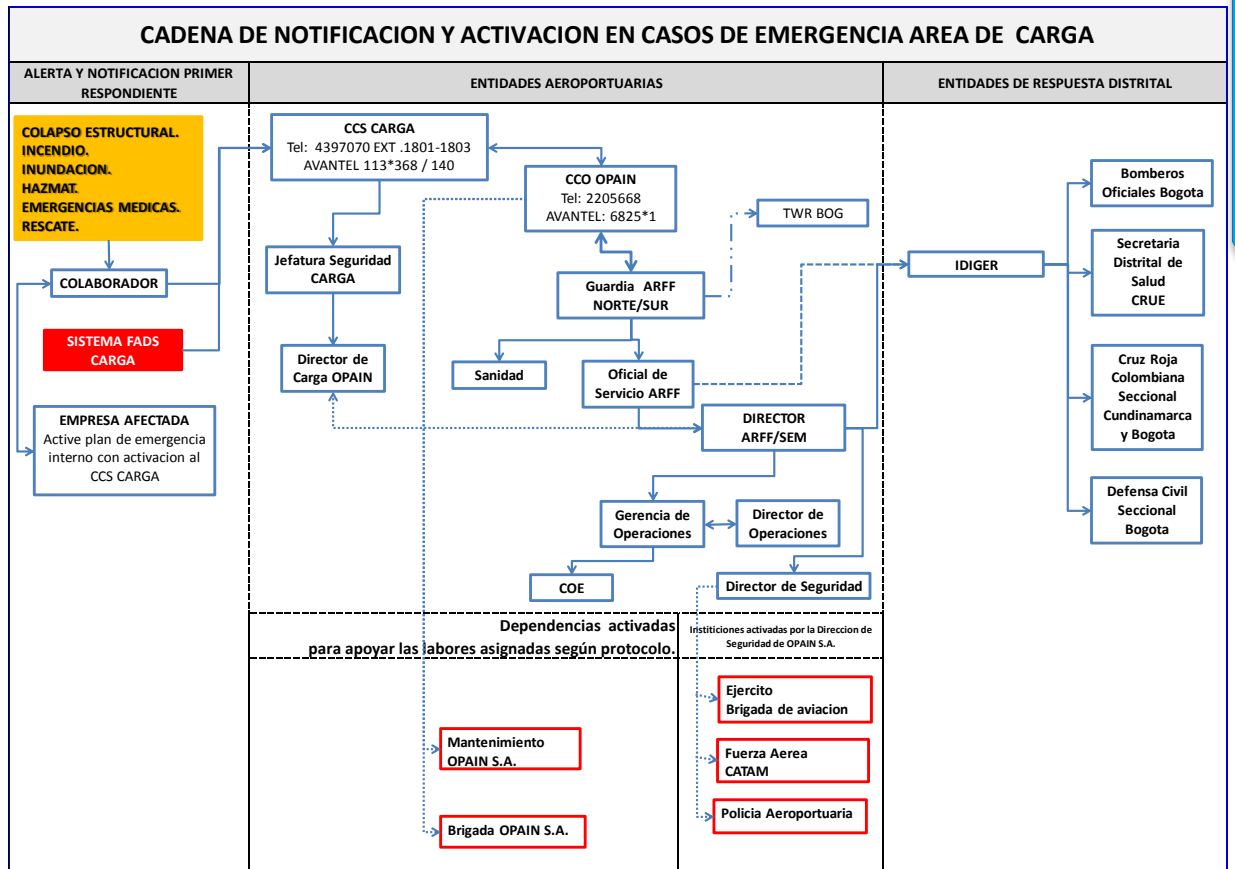
TWR BOG: Torre de control Bogotá
ARFF: Servicio de Extinción de Incendios OPAIN S.A.
IDIGER: Instituto Distrital para la Gestión del Riesgo.
CRUE: Centro Regulador de Urgencias y Emergencias.
CCO: Centro de Control de Operaciones.
COE: Centro de Operaciones de Emergencia.

9.3.3. Diagrama de Notificación para Eventos de Salud Pública de Interés Internacional (ESPII)



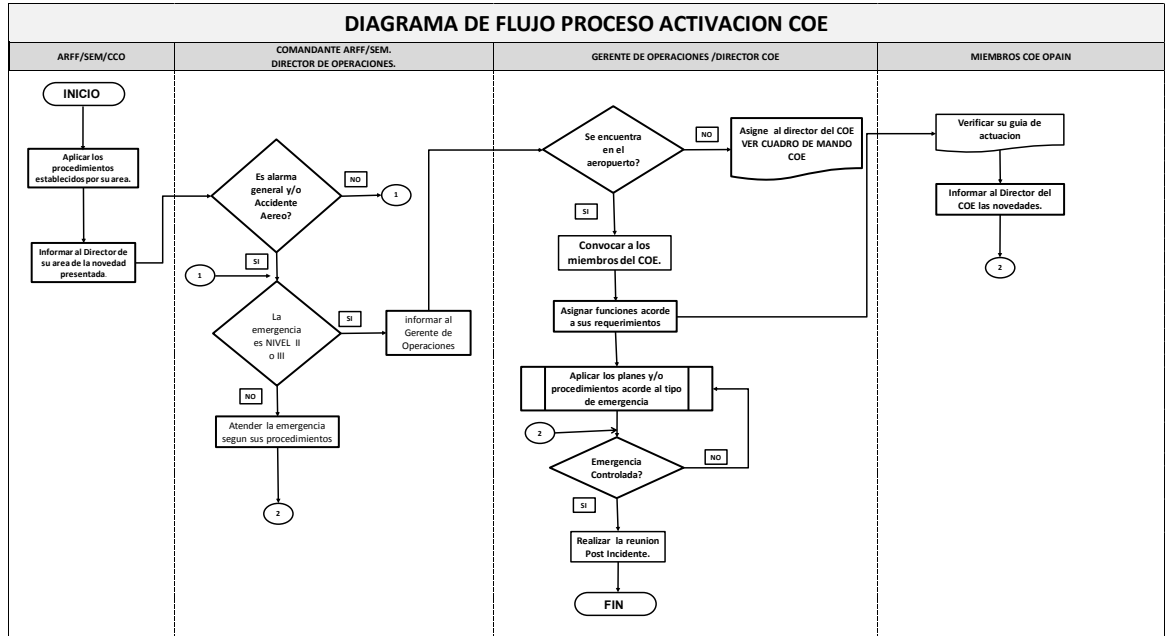
- TWR BOG:** Torre de control Bogotá
- ARFF:** Servicio de Extinción de Incendios OPAIN S.A.
- SEM:** Servicio de Emergencias Médicas.
- CNE:** Centro Nacional de Enlace.
- CDE:** Centro Departamental de Enlace.
- ESE:** Empresa Social del Estado.
- CRUE:** Centro Regulador de Urgencias y Emergencias.
- CCO:** Centro de Control de Operaciones.
- OPS:** Organización Panamericana de la Salud.
- OMS:** Organización Mundial de la Salud.
- ICA:** Instituto Colombiano Agropecuario.
- DIAN:** Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

9.3.4 Cadena de notificación NTC y CAC.



- CCS CARGA:** Centro de Control de Seguridad
- TWR BOG:** Torre de control Bogotá
- ARFF:** Servicio de Extinción de Incendios OPAIN S.A.
- IDIGER:** Instituto Distrital para la Gestión del Riesgo.
- CRUE:** Centro Regulador de Urgencias y Emergencias.
- CCO:** Centro de Control de Operaciones.
- COE:** Centro de Operaciones de Emergencia.

9.3.5. Cadena de activación COE OPAIN S.A.



9.4. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

En esta sección se describen las responsabilidades específicas de comunicación que se asignan a los siguientes responsables de procesos:

9.4.1. Gerente de Operaciones / Gerente COE.

Designar a los Directores ARFF/SEM y/o de Seguridad AVSEG de OPAIN como enlaces de Comunicaciones que informen al COE, los avances reportados por el CI en la Escena.

9.4.2. Líder de la Unidad de Comunicaciones. / Personal de Tecnología de OPAIN

- Facilitar la red de comunicaciones en el COE y supervisar que todo el personal tenga los medios tecnológicos de conectividad.
- Soportar la red de telecomunicaciones del COE y el PC, cuando sea necesario.

Durante las operaciones de respuesta de emergencia, todas las demás dependencias y organizaciones de apoyo deberán:

- Usar sus equipos propios siguiendo los procedimientos establecidos para la comunicación con su personal que realizan operaciones en el terreno.
- Mantener un lenguaje claro, corto y evitando el uso de códigos si está compartiendo la frecuencia con instituciones que no las usen.
- Usar el Código fonético de OACI.
- Asegurar la capacidad de comunicación redundante e interoperable.
- Limpiar, reparar y realizar el mantenimiento de todo el equipo antes de volver a las operaciones normales o de almacenamiento.

9.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA

Esta sección se ocupa de las necesidades de apoyo de la función de comunicaciones.

9.5.1. Administración.

Para efectos de trámites administrativos toda comunicación oficial dirigida hacia las autoridades o dependencia de control se realizara a través de la gerencia General y/o de operaciones según el caso.

La preparación de los informe será responsabilidad del Director de Area responsable en la atención además de la conservación de los registros e informes respectivos.

9.5.2. Logística.

El soporte referente al mantenimiento de la infraestructura a las telecomunicaciones estará bajo la responsabilidad de la Dirección de Tecnología de OPAIN S.A.

Los registros del mantenimiento de las redes estarán bajo custodia de la Dirección de Tecnología de OPAIN.

9.6. AUTORIDADES Y REFERENCIAS.

Las referencias citadas en esta sección funcional se desarrollaran en el anexo 004 Red de Notificación.

10. TIPOS DE ALERTAS Y ACTIVACIÓN.

10.1. PROPÓSITO.

El diseño del presente Plan de Emergencia contempla los siguientes casos de emergencia que se pueden presentar en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento y/o en el área de influencia de 9 Kilómetros, que de acuerdo con su magnitud intervienen unas u otras instituciones y/o dependencias que se relacionan directamente con la mitigación del evento; por ello, la activación de todo el esquema de reacción, o parte del mismo, queda a criterio de las dependencias encargadas en recibir la notificación inicial del evento conforme al análisis de la situación y los recursos que se tengan.

Para la atención de las emergencias en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, se han definido los siguientes criterios para la activación de las emergencias.

10.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

10.2.1. Alerta local:

Debe mantenerse cuando se sepa o se sospeche que una aeronave que se aproxima al aeropuerto tiene alguna dificultad, pero no de tal naturaleza que le impida normalmente efectuar un aterrizaje en condiciones de seguridad.

Nota 1: *Si el piloto de una aeronave desea avisar que tiene dificultades que lo obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata notificará a las dependencias ATS transmitiendo por radiotelefonía tres veces la palabra "PAN, PAN"*

10.2.2. Alarma general:

Debe declararse cuando se sepa que una aeronave que se aproxima al aeropuerto tiene (o se sospecha que tiene) dificultades de tal naturaleza que existe el peligro de que sufra un accidente.

Nota 2: El piloto de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia, notificará a las dependencias ATS transmitiendo por radiotelefonía tres veces la palabra "MAYDAY".

10.2.3. Accidente de aeronave:

Accidente de aviación ocurrido en el aeropuerto, y/o área de influencia de 9 Kilómetros.

10.2.4. Emergencias Estructurales

Estas se refieren a factores externos al personal, objeto o sistema expuesto, representado por la potencial ocurrencia de un suceso de origen natural o generado por la actividad humana, que puede manifestarse en un lugar específico, con una intensidad y duración determinadas. Ejemplo: Incendios, Inundaciones, explosiones, colapsos estructurales y otros no asociados al accidente con aeronaves.

10.3. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

Tras la recepción de una señal de alerta o activación realizarán los procedimientos de notificación internos a:

TWR BOG/ Centro de Control de Operaciones CCO.

- Activar los grupos de respuesta internos ARFF y SEM u otras dependencias asignadas en el apoyo a las emergencias.

Gerencia de Operaciones / Gerente COE

- Según corresponda a la situación:
 - Suspender o limitar las actividades normales del negocio.
 - Evacuar la totalidad de las terminales o suspender la operación en salas.

Comandante del Incidente

- Evacuar el área de impacto.
- Solicitar al COE el apoyo de grupos Externos.

10.4. OPERACIONES.

10.4.1. Servicios Aeroportuarios / Guardias ARFF-CCO-CCS-Sanidad

- Los Servicios Aeroportuarios iniciarán las notificaciones de activación / emergencia (Accidente Aéreo, Emergencia Estructural, Medicas Masivas), activar el PC e informar a un miembro del COE para que este a su vez Evalúen la situación con el Gerente de Operaciones y de ser el caso activar e instalar el COE, y comenzar con el proceso de respuesta.
- Todo el personal que participe la emergencia tendrá en cuenta los dos tipos de notificación a ser aplicados:

- Notificación Formal

Siguen las líneas de autoridad, se realizan preferentemente a través de medios acordados en los convenios de ayuda mutua, lo que garantiza que quede evidencia escrita por lo menos de las decisiones tomadas. Esta deberá utilizarse cuando:

Se reciben y dan asignaciones de trabajo.

Se solicita apoyo o recursos adicionales.

Se reporta sobre el avance del progreso de las tareas asignadas

Ante situaciones no contempladas en este ítem, se requerirá dejar constancia escrita en las bitácoras.

- Notificación Informal

Son aquellas que requieren el intercambio de información sobre el incidente, evento y u operativo y que no involucran la asignación de tareas, solicitudes de apoyo o recursos adicionales.

En cuanto a las comunicaciones informales, todo lo relacionado con el incidente, evento u operativo, puede ser compartido horizontal o verticalmente dentro de la organización sin restricción.

10.4.2. Servicio de Extinción de Incendios ARFF – OPAIN

En caso de una notificación de una Alarma Local o accidente aéreo de la TWR BOG, el personal ARFF responderá de inmediato al lugar de la emergencia, y deberá:

- Notificar a la guardia el arribo.
- Quien asume el mando.
- Evaluar la situación.
- Solicitar recursos adicionales.

Torre de Control Bogotá

- La TWR BOG activara mediante línea ATS o Timbres a las guardias norte/sur ARFF si una alerta está en desarrollo, y luego procederá realizar las notificaciones actualizadas sobre el estado de la aeronave con la emergencia en vuelo a las unidades ARFF del aeropuerto.
- La TWR BOG proporcionará a los servicios ARFF en tierra el acceso a las pistas / calle de rodaje, según sea necesario.

Seguridad AVSEG OPAIN

La dirección de Seguridad una vez sea notificada de la emergencia facilitara y ayudara a proporcionar los accesos a las áreas controladas y reforzara las medidas de seguridad física en perímetros.

10.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

10.5.2. Administración.

En el Anexo 004 se mantendrá actualizado los directorios telefónicos por parte de la Dirección ARFF.

10.5.2. Logística.

La Dirección ARFF coordinara todos requerimientos logísticos y actualización de los medios de activación y notificación de emergencia.

10.6. AUTORIDADES Y REFERENCIA.

Los documentos y procedimientos relacionados con esta función estarán a cargo de cada dependencia responsable principal.

Cartas de Acuerdo de ayuda Mutua con TWR BOG.-CATAM-IDIGER-Bomberos Bogotá.

Procedimientos ARFF para la notificación y alerta a emergencias.

11. INFORMACIÓN PÚBLICA

11.1. PROPÓSITO

Esta función se ocupa de las actividades asociadas con el suministro de información pública y las instrucciones oportunas, precisas y útiles al público durante todo el período de emergencia.

La mayoría de las situaciones de emergencia y contingencias, requiere que la información pública se centre inicialmente en la difusión de información al público en situación de riesgo en las instalaciones o infraestructura aeroportuaria (notificación de evacuación). Sin embargo, la organización también debe lidiar con el interés del público en general y el deseo de ayudar o buscar información acerca de sus amigos, familiares, empleados o compañeros de trabajo.

La mayoría de los expertos están de acuerdo que un programa de información pública ineficaz, no organizado, e inexacto durante una emergencia puede resultar en problemas muy graves. Ineficacia o falta de información puede elevar el nivel de ansiedad en las personas.

Para el aeropuerto internacional El dorado es importante que se ejecute un programa de información eficaz, implementando una asociación de trabajo mutuo con el área de comunicación y prensa de la Aeronáutica Civil y manteniendo siempre una relación con los medios de prensa local, nacional e internacional.

11.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

Factores a tener en cuenta durante el proceso de información pública incluyen:

11.2.1. Situación.

- El Aeropuerto internacional El dorado como el terminal aéreo mas importante del país y de Sur América al ser afectado por las emergencias, como se describe en la sección Peligros específicos. Cada situación, requiere necesariamente para el aeropuerto instalar el PC y/o

COE y conjuntamente adecuar un área para facilitar a los medios de comunicación la transmisión de la información al público.

- Por estar el aeropuerto internacional El Dorado ubicado en la ciudad Capital es centro de los medios de comunicación televisivos, radiales y escritos del país además la mayoría de los corresponsales internacionales también tienen base en Bogotá; como factor relevante las áreas circundantes al Aeropuerto son susceptibles de ser utilizados como puntos estratégicos para realizar tomas desde las vecindades con cámaras de alta resolución y alcance hacia algunas partes de las áreas de maniobras.

11.2.2. SUPUESTOS.

Los medios locales a través de la información preliminar aportada por la AEROCIVIL garantizarán la cobertura de la noticia en la fase de respuesta inicial de la emergencia.

Algunos eventos, o incluso sucesos programados (llegadas y salidas de personalidades, etc.), pueden traer un número significativo de personal y equipos de comunicación a un aeropuerto. Esto creará grandes exigencias a las dependencias del Aeropuerto.

La Dirección de comunicaciones de OPAIN previo visto bueno por la Gerencia de Operaciones acordará con la AEROCIVIL la entrega de información sobre la emergencia a través de los canales habituales y así mismo la AEROCIVIL se encargará de asignar un área de atención a la prensa y el Vocero Oficial quien se encargará de dar a conocer la información al público en general.

11.3. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

11.3.1. Gerente de Operaciones / Gerente del COE.

- Es la autoridad final de aprobación junto con el representante de la AEROCIVIL en el COE de la información a ser entregada a la Dirección de Comunicaciones de OPAIN.

- Designara las áreas en las terminales y/o áreas concesionadas en caso que la AEROCIVIL solicite realizar ruedas de prensa.

11.3.2. Dirección de Comunicaciones de OPAIN

- Asume las funciones de Información Publica delegadas por el Gerente de Operaciones.
- Asegura la preparación oportuna de los comunicados de prensa y su difusión hacia el COE para ser luego entregados a la AEROCIVIL.
- Asignar a personal de apoyo para monitorear todos los informes de los medios de prensa.
- Mantiene un registro cronológico de los eventos de emergencia.

11.3.3. Dirección de tecnología OPAIN.

- Brindar apoyo a las líneas telefónicas de consulta pública, conforme a lo solicitado por la Dirección de Comunicaciones.
- Brindar apoyo en la difusión de información al público al interior del aeropuerto usando las pantallas conforme a lo solicitado el gerente de Operaciones.

11.4. OPERACIONES.

El comandante del Incidente CI proporcionara la información general sobre los avances y datos de la emergencia para que el COE genere junto con la asesoría de la Dirección de Comunicaciones de OPAIN la difusión al público a través de la AEROCIVIL.

- La gerencia de Operaciones verificara que el comunicado de prensa cuente como mínimo con los siguientes puntos:
 - Tipo de emergencia.
 - Número del comunicado.
 - Fecha y hora del comunicado.

- Descripción breve de la emergencia y/o Contingencia.
 - Acciones realizadas hasta el momento.
 - Resultados durante el periodo operacional.
 - Instituciones participantes.
 - Recursos con que se cuenta.
 - Evolución esperada.
 - Firma del Gerente del COE
 - Fecha y hora del próximo comunicado.
 - Firma de quien preparó el Comunicado.
- La Gerencia del COE con el área de Seguridad AVSEC de OPAIN y con la policía para permitir el acceso de medios a la escena (si es seguro hacerlo).

11.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

11.5.1. Administración.

- Toda la información interna o externa de salida, ya sea verbal o por escrito, se verificará por la Gerencia del COE para la exactitud antes de ser difundidos.
- El COE dependerá en gran medida de sus organismos de respuesta que les proporcione con los informes de situación sobre la emergencia / ARFF, Seguridad AVSEC, Sanidad Aeroportuaria.

11.5.2. Logística.

La dirección de comunicaciones de OPAIN con apoyo de las áreas de mantenimiento y tecnología de OPAIN se encargaran de adecuar las instalaciones asignadas por el COE para realizar sus labores de monitoreo de medios.

11.6. PLAN DE DESARROLLO Y MANTENIMIENTO.

La dirección de mantenimiento y tecnología de OPAIN estarán atentas a los requerimientos dados por la Dirección ARFF/SEM para la adecuación y pruebas de transmisión de datos desde el COE hacia la sala de prensa.

11.7. AUTORIDADES Y REFERENCIAS.

La única dependencia que saldrá a los medios de prensa como vocero oficial para dar información durante la atención de las emergencias acorde al PAE es la AEROCIVIL.

12. ACCIONES GENERALES DE EVACUACIÓN DE TERMINALES.

12.1. PROPÓSITO.

Esta sección agrupa las acciones generales y básicas de protección para el público ubicado en las terminales y edificaciones (Tenedores, funcionarios, pasajeros, visitantes); son medidas de resguardo destinadas a eliminar y / o reducir la exposición a las consecuencias de una emergencia o desastre, ya sea a través de:

Salir de la zona de riesgo a un punto de reunión, o

Ubicándose en interiores (áreas de refugio).

Las medidas de protección describen las disposiciones que se han hecho para hacer frente a esas acciones, es decir, garantizar la evacuación segura y ordenada de las personas (y el equipo, en su caso - por ejemplo, los aviones) amenazado por los peligros en un aeropuerto.

Esta sección busca cubrir aquellos sucesos adversos que pueden requerir la toma de decisión para ejecutar una acción de protección que afecta a las terminales (pasajeros, carga) o instalaciones a cargo del concesionario OPAIN cuando se presenten como por ejemplo Colapsos estructurales, Incendios, materiales peligrosos, interferencia ilícita las cuales requieran una evacuación, Total o Parcial de las áreas afectadas.

12.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

El aeropuerto Internacional El Dorado, al igual que sus áreas concesionadas y no concesionadas, puede hacer frente a situaciones que pueden requerir algún tipo de acción de protección para su población permanente y transitoria. Esta sección identifica:

- Las condiciones de emergencia que podrían ocurrir en el aeropuerto que podrá exigir la aplicación de medidas de protección.
- Áreas sujetas a posibles acciones de protección (zonas propensas a inundaciones, actividad sísmica, incendios estructurales, etc.)

- Áreas en o cerca del aeropuerto que utilizan, almacenan, producen o transportan materiales peligrosos.
- Planes y mapas de evacuación de sitios específicos (por ejemplo, planes de evacuación del edificio terminal, mapas de la red).
- Las disposiciones para la identificación de los grupos de población que requieren asistencia especial (por ejemplo, las personas con la vista, el oído, o deficiencia de movilidad).

Como premisa fundamental del concesionario OPAIN respecto a temas de respuesta a emergencia y evacuación es la de generar procesos de coordinación y alineación con los planes de evacuación de los tenedores de espacio de las áreas concesionadas y no concesionadas, para asegurar la compatibilidad con el plan del aeropuerto y para asegurar adecuadamente los procesos generales de evacuación.

12.3. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACION DE RESPONSABILIDADES.

Gerente de Operaciones.

- Emitir la orden total o parcial de evacuación en las terminales de pasajeros y carga.
- Designar a un coordinador de evacuación.

Coordinador de evacuación.

- Recibe información del CI sobre la situación y estado actual de la emergencia y hace recomendaciones al Gerente de Operaciones para ejecutar las acciones de evacuación.
- Identifica las rutas de evacuación y coordina con las organizaciones de respuesta a emergencias y brigadas de emergencia las acciones de evacuación.

Director de Seguridad AVSEC OPAIN.

- Monitorear mediante cámaras las operaciones de evacuación.
- Proporcionar la seguridad a los evacuados en las áreas controladas del aeropuerto.
- Monitorear el control de accesos y rutas evacuación en áreas sensibles.

Tenedor de espacio / coordinador de la aerolínea en salas.

- Alinear el plan de evacuación de la empresa a cargo con los lineamientos y estándares de evacuación de las terminales realizados y/o publicados por OPAIN en el presente plan de emergencia.

- Guiar y acompañar a los visitantes, pasajeros y demás personas que se encuentren en sus instalaciones o salas de embarque.
- Usar las rutas de evacuación, puntos de encuentro o reunión, áreas de refugio asignados por OPAIN S.A.
- Establecer y determinar los procesos para capacitar, organizar y asignar su propio equipo encargado de la asistencia a la evacuación.
- Informar al CCO de OPAIN S.A. o a través del sistema FADS las acciones emprendidas y punto de encuentro asignado.
- Tomar medidas para evacuar las instalaciones a su cargo afectadas por la situación de emergencia.
- Estar atento a las instrucciones impartidas por el personal de OPAIN S.A.

12.4. OPERACIONES.

A continuación se plantean las fases recomendadas para las acciones generales de evacuación.

Primera fase: detectar el peligro

Esta fase corresponde al tiempo transcurrido desde que se origina el peligro, hasta cuando los sistemas automáticos y/o manuales lo reconocen en el Sistema FADS a través de Panel de Control o Workstation; en esta fase se tendrá en cuenta:

- Al escuchar las sirenas y ver los estrobos rojos (luces estroboscópicas) proceda así: pare sus actividades, mantenga la calma y espere instrucciones de un funcionario de OPAIN o de la empresa de seguridad.
- Una vez escuchada esta señal, el encargado de la aerolínea en sala o responsable de una oficina deberá iniciar el cumplimiento de sus "Funciones Durante la emergencia para la 1ra. Fase Detección del Peligro" de tal modo que ayudado por sus líderes de evacuación de la organización, procedan a: Corroborar llamando al personal de Seguridad física y/o Funcionarios de OPAIN solicitando información de la activación y si se debe evacuar o no.
- Paso a seguir, uno de sus líderes de evacuación deberá paralelamente verificar sus dependencias internas para saber si hay o no riesgos/peligros en su área que amenace la Seguridad Humana.
- Si la emergencia es en su área, empresa o piso notifique al Centro de Control de Operaciones CCO, CCS de Carga y/o Bomberos Aeronáuticos y proceda con sus procedimientos de respuesta y evacuación de su empresa.

Segunda fase: alarma

Definida como el tiempo transcurrido desde el instante en que el peligro se detecta hasta que se toma la decisión de activar el Plan de Emergencias y el de Evacuación.

En esta fase es importante tener en cuenta que el tiempo dependerá del adiestramiento del personal en procesos de evacuación, en lo posible, todo el personal debe tener los conocimientos básicos para identificar los diferentes riesgos o en su defecto, identificar y conocer la ubicación de las personas que tengan esta función en el aeropuerto y su empresa, ellos serán responsables de dar la voz de alarma de alistamiento y/o evacuación a las personas ubicadas en su área y al Centro de Control de Operaciones CCO, CCS de Carga y/o Bomberos Aeronáuticos

Voz Humana de alarma para una evacuación de un área y/o total del aeropuerto se realizara a través siguiente llamado: **“Su atención por favor... su atención por favor”**

Posteriormente indicará lo siguiente: EJEMPLO

“Se ha presentado un incidente en las instalaciones y para garantizar su seguridad es importante desalojar el área; salga calmadamente y de forma ordenada acatando las instrucciones de los coordinadores....repito, se ha presentado un incidente.....”

Este llamado no requiere que sea una grabación programada por parlante, puede hacerlo y esperarse de un inspector de terminal o Dutty manager; en su defecto, alguien de una aerolínea que sin conocer del tema de emergencia, detecte la necesidad de evacuar.

Duración: El mensaje anterior se deberá repetir en forma cíclica durante tres (3) minutos y solo hasta que se confirme la Emergencia por parte del testigo y/o personal de emergencias encargado en toda la edificación.

Tercera fase: preparación de la evacuación

Definida como el tiempo transcurrido desde el momento en que se comunica la decisión de evacuar (acción de alarma) hasta que empieza a salir la primera persona del lugar en riesgo. En esta Fase los representantes de cada local comercial, oficina o aerolínea en sala y/o empresas deben cumplir las siguientes funciones:

- Verificar quiénes están en su sala de abordaje o área de trabajo.
- Efectuar el barrido por todas las dependencias asegurando nadie quede atrapado, ignorado, desinformado.
- Apagar los equipos con los cuales se está trabajando.
- Interrumpir el fluido eléctrico de los equipos (incluidos los de cocinas y cafeterías).
- Cerrar las puertas sin seguro.
- Proteger valores, cuando sea posible.
- Conocer las vías de evacuación segura a tomar y el lugar del punto de encuentro.

Cuarta fase: salida del personal

Esta fase corresponde al tiempo transcurrido desde que sale la primera persona de la edificación hasta el momento en que sale la última. El tiempo dependerá de:

- Distancia a recorrer.
- Número de personas por evacuar.
- Capacidad de descarga de las escaleras (depende del ancho reglamentario de escaleras de emergencia y sus puertas, de estas, su ancho y sistema de apertura).

12.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

12.5.1. Administración.

- Cada tenedor de espacio mantendrá actualizado al personal a su cargo de las normas y acciones encaminadas a desarrollar una evacuación.
- Cada empresa mantendrá mapas que muestran las rutas que han sido designados como rutas de evacuación principales y alternativas.

12.5.2. Logística.

- La verificación y adecuación de las rutas de evacuación corredores, escaleras, además de la señalización general de espacios comunes y puntos de encuentro en plataforma y parte externa de las terminales estará a cargo de OPAIN.

12.6. PLAN DE DESARROLLO Y MANTENIMIENTO.

- La dirección ARFF mantendrá actualizado los planes de evacuación de las terminales de pasajeros y carga acorde a los planes de emergencia.
- La gerencia de ingeniería y mantenimiento generara los planes de acción referentes a la adecuación o reparación de las rutas, corredores, escaleras, puertas destinadas a la evacuación de las terminales de pasajeros y carga.

12.7. AUTORIDADES Y REFERENCIAS.

La presente sección funcional se complementa con los planes de evacuación de las terminales de pasajeros y carga desarrolladas por la dirección ARFF.

13. SERVICIOS AIRCRAFT RESCUE AND FIREFIGHTING ARFF

13.1. PROPÓSITO.

En cumplimiento de los Reglamentos de Aeronáuticos de Colombia y del objetivo allí consignado para los del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios o sus siglas en inglés “ARFF”, el cual es salvar vidas en caso de accidentes o incidentes de aviación, ocurridos dentro del aeropuerto o su zona de influencia (9 kilómetros a partir del centro del aeropuerto), y con el fin de responder a estas contingencias OPAIN S. A. como explotador del aeropuerto, dispone de los recursos técnicos y humanos necesarios para conjurar las situaciones que implican la necesidad y posibilidad de extinguir un incendio que pueda:

- Declararse en el momento del aterrizaje, despegue, rodaje, estacionamiento, etc.;
- u
- Ocurrir inmediatamente después de un accidente o incidente de aviación; u
- Ocurrir en cualquier momento durante las operaciones del aeropuerto.

Igualmente, el Servicio ARFF acorde con la normatividad aeronáutica y nacional vigente se extiende a las emergencias fuera del aeropuerto que generen riesgo a la operación aérea o a la comunidad, cuando la capacidad de los equipos, el personal, el entrenamiento y las características del servicio así lo permitan, sin desconocer como prioridad el servicio del aeropuerto y su zona de influencia.

13.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

La principal responsabilidad es la atención, respuesta y control a las emergencias aéreas, como también la supresión de incendios, rescate y respuesta a incidentes con materiales peligrosos en la infraestructura aeroportuaria.

El servicio ARFF tiene como objetivo operacional un tiempo de respuesta de tres minutos, hasta el extremo de cada pista, así como hasta cualquier otra parte del área de movimientos en condiciones óptimas de visibilidad y estado de la superficie. Se considera que el tiempo de

respuesta es el período comprendido entre la llamada inicial al servicio ARFF y el momento en que el primer (o los primeros) vehículo(s) que interviene(n) esté(n) en condiciones de aplicar espuma a un ritmo como mínimo de un 50% del régimen de descarga. Acorde a la categoría declarada.

13.3. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

Gerente de Operaciones.

- Designar al Director ARFF/SEM que forme parte activa del COE.
- Aprobar la autorización de atención a las emergencias aéreas o estructurales fuera del aeropuerto por parte del personal y equipo ARFF, previo concepto del Director ARFF/SEM.

Director ARFF/SEM

- Asegurar la disponibilidad de un número suficiente de personal calificado y capacitado ARFF para la respuesta a emergencias aéreas, estructurales, con materiales peligrosos y otras conexas.
- Garantizar el cumplimiento de todas las normas y reglamentos relacionados con los servicios ARFF.
- Asegurar la disponibilidad y operatividad de los equipos ARFF como es requerido por la normatividad.
- Coordinar la respuesta de los bomberos y grupos de apoyo de respuesta externos al aeropuerto.

13.4. OPERACIONES.

El servicio ARFF cuenta con:

- A nivel administrativo
- Director ARFF/SEM 01
- Analista ARFF 01

A nivel operativo:

- Personal mínimo operativo por turno las 24 horas 21

- o Estaciones de bomberos 02
- o Vehículos de extinción 04
- o Vehículos de rescate y de Materiales Peligrosos 01

Este personal ARFF está dividido en tres turnos.

La categoría para la protección de Incendios suministrada al aeropuerto internacional es 10 ver tabla 2-3 Doc. 9137 parte 1 cuarta versión.

Tabla 2-3. Cantidades mínimas de agentes extintores que se han de utilizar

Categoría de aeródromo	Espuma de eficacia de nivel A		Espuma de eficacia de nivel B		Espuma de eficacia de nivel C		Agentes complementarios	
	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma/minuto (L)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma/minuto (L)	Agua (L)	Régimen de descarga de la solución de espuma/minuto (L)	Productos químicos secos en polvo (kg)	Régimen de descarga (kg/segundo)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

Para ello el servicio ARFF cuenta con los siguientes recursos:

MAQUINA ARFF.	REFERENCIA
M – 01	OSHKOSH STRIKER 1500
M – 02	OSHKOSH T – 1500
M – 07	ROSEMBAUER PANTHER
M – 08	ROSEMBAUER PANTHER

MAQUINA ARFF.	CAPACIDAD DE AGUA		CAPACIDAD DE AFFF 6% Eficacia nivel B		P.Q.S. LIBRAS
	GALONES	LITROS	GALONES	LITROS	
M – 01	1.500	5.670	210	794	450
M – 02	1.500	5.670	210	794	450
M – 07	3.174	12.014	420	1.590	450
M – 08	3.212	12.141	439	1.659	450

MAQUINA ARFF.	RÉGIMEN DE DESCARGA (Gl. / min.) eficacia nivel B				
	T. TECHO	T. BOMPER	CARRETEL	GALONES	LITROS
M – 01	750	300	95	1.145	4.334
M – 02	800	300	95	1.195	4.523
M – 07	1000	400	95	1.495	5.659
M – 08	1000	400	95	1.495	5.659
			TOTAL	5.330	20.175

NOTA: La Máquina 04 (OSHKOSH T – 1500) apoyará la operación como vehículo Backup con capacidad de 1500 galones de agua, 210 galones de espuma, 450 libras de PQS, incluyéndose dentro de las operaciones tácticas como un 5 Vehículo

Mantenimiento de vehículos ARFF:

- OPAIN S.A. como administrador y explotador del Aeropuerto internacional El Dorado, tiene a su cargo los vehículos ARFF, por lo tanto, es garante de la contratación de los servicios del mantenimiento, predictivo, preventivo y correctivo a través de la Dirección ARFF/SEM quien asigna a la empresa encargada del mantenimiento de los vehículos.

Procedimientos en situaciones de inoperatividad de los vehículos ARFF:

- En el caso que un vehículo ARFF salga del servicio por temas técnicos se informara a la gerencia de operaciones para determinar la capacidad del servicio ARFF (re categorización) si así aplica.
- Cada vez que un vehículo ARFF entre a mantenimiento se activaran los convenios necesarios para mantener la categoría ARFF, si así aplica.

Capacitación del personal ARFF

OPAIN S.A. mantendrá un programa de entrenamiento para el personal ARFF utilizando como referencia el material didáctico normalizado y el entrenamiento presencial o semipresencial que desarrolle el Centro de Estudios de Ciencias Aeronáuticas, como también los cursos avalados por organizaciones internacionales que abarcaran temas referentes a:

Conocimientos Generales

- Familiarización con el aeropuerto.
- Asistencia para la evacuación de emergencia de aeronaves.
- Aplicación de los tipos de agentes extintores.
- Asistencia para la evacuación de emergencia de aeronaves.
- Tipos de aeronaves, especificaciones, performance, depósitos y líneas de combustible, líneas de conducción eléctrica, estructuras, materiales de construcción de los diferentes tipos de aeronaves que operan en el aeropuerto y su comportamiento en el desarrollo de un incendio. Detalles de la operación de puertas y ventanas principales y de emergencia, de los diferentes tipos de aeronaves que operan en el aeropuerto.
- Fraseología aeronáutica y procedimientos de comunicaciones en emergencias, códigos de señales corporales, alarmas y códigos de alarmas para bomberos.
- Mercancías peligrosas.
- Sistema Comando de Incidentes.
- Procedimientos estandarizados que deben seguirse durante las operaciones de salvamento y extinción de incendios de aeronaves implementados por el aeropuerto.

Conocimientos Específicos

- Comportamiento físico – químico de fuego.
- Equipos de protección respiratoria.
- Sistemas de ventilación.
- Mangueras, boquillas y accesorios.
- Escaleras.
- Equipos para el combate de incendios.
- Administración de chorros.
- Equipos de extinción portátiles.
- Seguridad y protección personal.
- Primeros auxilios.
- Procedimientos para evacuación y remoción de víctimas de accidentes aéreos, áreas confinadas y estructuras colapsadas.
- Características de Infraestructura Aeroportuaria.
- La conducción adecuada del vehículo contra incendios y la operación de sus equipos y sistema extintor para poder contrarrestar rápidamente un conato o incendio y la distribución y protección apropiada de su tripulación.

OPAIN S.A tomara las previsiones del caso para garantizar que el personal adscrito al servicio ARFF participe de manera continua en ejercicios reales de extinción de incendio que correspondan a los tipos de aeronave y al tipo de equipo de salvamento y extinción de incendio que se utilicen en el aeropuerto, incluyendo incendios alimentados por combustibles a presión.

13.5 ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

13.5.1. Administración.

El servicio ARFF aplicara como herramienta administrativa el modelo Sistema Comando de Incidentes.

La Dirección ARFF generara los acuerdos necesarios con las agencias de servicios de bomberos estructurales, personal, equipo e instalaciones para aumentar reforzar las capacidades ARFF.

13.5.2. Logística.

Cada compañía en turno realizara los procedimientos referentes al reacondicionamiento de los vehículos y su equipamiento usados en emergencias.

13.6. PLAN DE DESARROLLO Y MANTENIMIENTO.

El proceso de mantenimiento dispuesto a los servicios ARFF se encuentra detallado en el plan de mantenimiento diseñado por la Gerencia de Infraestructura y mantenimiento de OPAIN S.A.

13.6. REFERENCIAS Y AUTORIDADES.

Como documentos de referencia que complementan esta sección funcional se encuentran detallados en la normatividad nacional e internacional.

14. SERVICIOS SEM

14.1. PROPOSITO.

La función de los Servicios de Emergencias Médicas está relacionada con la prestación de salud de emergencia y servicios médicos en el aeropuerto.

Actividades relacionadas incluyen:

- Proveer y mantener disponible un centro de asistencia médica de primeros auxilios para suministrar tratamiento médico de emergencia (soporte básico de vida), incluyendo los equipos y medicamentos básicos para atender dichas emergencias, según lo estipulado en el Decreto No. 1601 de 1984 del Ministerio de Salud.
- Dar soporte técnico vía telefónica o por radio frecuencia a la Torre de Control El Dorado (Servicios de Tránsito Aéreo en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento) y/o a los aviones en vuelo, cuando se presenten urgencias médicas dentro de las aeronaves, que correspondan a situaciones dentro de las funciones del personal médico disponible.
- Llevar los registros de atención diaria de consulta general y de urgencias, de observación de pacientes, procedimientos y actividades que realiza en el servicio, conforme con los formatos internos y los que ha establecido Aerocivil.
- Efectuar un consolidado mensual que recopile las patologías presentadas y su codificación, según la clasificación internacional de enfermedades y el número de casos presentados para fines científicos, administrativos y estadísticos en los formatos establecidos por AEROCIVIL para tales efectos.

14.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

El servicio de Emergencias Médica (SEM) adscrita al aeropuerto internacional El dorado está preparado para la atención de situaciones médicas masivas derivadas de accidentes aéreos, intoxicaciones y otras.

En casos de personas que muestran signos / síntomas de una posible enfermedad que requiere cuarentena, se requerirá la activación del plan ESPII.

14.3. ORGANIZACIÓN Y ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES.

- Coordinador Médico.
- Tras la notificación de una emergencia tomar las medidas adecuadas acorde a los procedimientos establecidos según el nivel de emergencia.
- Proporcionar información al CI sobre la evaluación inicial de la salud y las necesidades médicas en casos de accidentes aéreos.
- Asegurar la instalación del ACV por los equipos médicos de emergencia que responde a un lugar de la emergencia.
- Mantener un sistema de seguimiento de pacientes. Si una aeronave compañía aérea está involucrada, coordina este esfuerzo con el personal de las compañías aéreas correspondientes.

Personal adscrito a los Servicios Médicos de Emergencia.

- Responder a la escena de la emergencia debidamente capacitado y equipado.
- A su llegada a la escena, asumir el rol apropiado dentro del SCI.
- Organizar las acciones necesarias para el triage, estabilización y tratamiento de las víctimas y prepararse para su eventual transporte.

Hospitales.

Los hospitales y otros centros médicos designados en el plan de emergencia deben estar preparados para:

- Implementar el plan de emergencia del hospital correspondiente.

Agencias de Salud Mental (aerolínea).

- Asegúrese que los servicios de salud mental apropiados están disponibles para las víctimas del desastre, los sobrevivientes y sus familias. Los servicios pueden incluir consejería de crisis, sesiones informativas del estrés postraumático, información y derivación a otros recursos, y la educación acerca de las reacciones normales y predecibles a una experiencia de desastres y cómo lidiar con ellos. Proporcionar servicios de alcance para identificar y servir a los necesitados de apoyo de salud mental.

Seguridad AVSEC OPAIN.

- Proporcionar asistencia de seguridad a las instalaciones del ACV y para el personal de salud.

14.4. OPERACIONES.

Personal en turno

- Dos (2) médico general con experiencia en atención de urgencias;
- Siete (7) Auxiliares de enfermería;
- Un (1) Regulador
- Cuatro (4) conductores de ambulancia;
- Cuatro (4) ambulancias
- Establecer a solicitud del CI un Área de Concentración de Víctimas (ACV) en la escena de la emergencia.
- El aislamiento inicial y el tratamiento de las víctimas de los materiales peligrosos, o ESPII según sea necesario.

14.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

Administración.

- El servicio de Emergencias Médicas estará bajo la supervisión de la dirección ARFF.

Logística.

- El servicio de emergencias médicas estará a cargo de la Adquisición de equipos médicos / de salud y suministros.

14.6. PLAN DE DESARROLLO Y MANTENIMIENTO.

El plan de mantenimiento de los equipos, insumos y demás elementos usados por el servicio de emergencias médicas estará a cargo de la empresa a cargo de la prestación de este.

14.7. AUTORIDADES Y REFERENCIAS.

Frente a las situaciones de emergencias médicas masivas el mando en situaciones de accidentes aéreos y otras emergencias la administración del ACV será compartido con la secretaria distrital de salud.

Los procedimientos que el personal del SEM realice estarán acorde a los solicitados por el ministerio de salud.

15. SERVICIOS AVSEC

15.1. PROPÓSITO.

Esta sección ofrece información que identifica la gestión de los servicios encargados de dirigir y coordinar los servicios encargados de aplicar la seguridad física en la respuesta a las emergencias. Incluye también un resumen de los procedimientos generales de notificación, y apoyo en las emergencias y el ejercer el mando en situaciones de Interferencia ilícita.

15.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

Las Contingencias, tales como amenaza de bombas, actos de interferencia ilícita o situaciones que vulneren la seguridad del vuelo o aeropuerto, requerirán la ayuda de equipos especializados para dar respuesta.

15.3. ORGANIZACIÓN Y ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES.

Gerente de Operaciones.

- Designar al Director de Seguridad que forme parte activa del COE.
- Establece la política de seguridad aeroportuaria respecto a la respuesta en situaciones de emergencia y contingencia hacia su personal y grupos militares y policiales.

Director de Seguridad AVSEC

- Garantizar el cumplimiento de todas las normas y reglamentos relacionados con la Seguridad Aeroportuaria.

- Asegurar la disponibilidad y operatividad de los equipos AVSEC en situaciones de emergencia y contingencia como es requerido por la normatividad.
- Coordinar la respuesta de las unidades militares, policiales y grupos de investigación judicial.

Comandante Policía Aeroportuaria.

- Asegurar la disponibilidad de un número efectivo de unidades para el cumplimiento de la para mantener el apoyo durante las emergencias y contingencias.
- Asistir o enviar un representante con nivel de toma de decisiones al COE, cuando sea necesario.
- Coordinar la respuesta de las diferentes especialidades de policía adscritas a la ciudad y aeropuerto.

Comandantes de unidades Militares.

- Asegurar la disponibilidad de un número efectivo de unidades para el cumplimiento de la para mantener el apoyo durante las emergencias y contingencias.
- Asistir o enviar un representante con nivel de toma de decisiones al COE, cuando sea necesario.
- Coordinar la respuesta de las diferentes especialidades de policía adscritas a la ciudad y aeropuerto.

15.4. OPERACIONES.

Esta se detalla en los planes de Seguridad del Aeropuerto y de contingencia vigente y aprobada por la AEROCIVIL.

15.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

Esta se detalla en los planes de Seguridad del Aeropuerto y de contingencia vigente y aprobada por la AEROCIVIL.

15.6. PLAN DE DESARROLLO Y MANTENIMIENTO.

Esta se detalla en los planes de Seguridad del Aeropuerto y de contingencia vigente y aprobada por la AEROCIVIL.

15.7. AUTORIDADES Y REFERENCIAS.

Esta se detalla en los planes de Seguridad del Aeropuerto y de contingencia vigente y aprobada por la AEROCIVIL.

16. GESTIÓN DE RECURSOS EXTERNOS

16.1. PROPOSITO.

Las respuestas a las situaciones de emergencia aéreas implican posible llegada de diversos recursos a la infraestructura aeroportuaria, independientemente de su gravedad, requerirán el envío de personal debidamente calificado y formado con especialidades únicas, equipos, suministros e instalaciones.

La función de gestión de recursos es necesaria para garantizar:

- Garantizar la seguridad del personal
- Optimizar su uso
- Ordenar, contabilizar y controlar el uso de los recursos
- Reducir las intromisiones.

16.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

Ayuda Mutua. Para resolver esas situaciones de emergencia donde los recursos del aeropuerto no tengan la suficiente capacidad de respuesta, el aeropuerto internacional El Dorado efectuara y establecerá los acuerdos con las entidades de respuesta de la ciudad asegurando así una disponibilidad de apoyo necesario.

Los Acuerdos de ayuda mutua de ejemplo se encuentran en el anexo 009

16.3. ORGANIZACIÓN Y ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES.

Director ARFF/SEM

- A solicitud del CI activa los grupos de ayuda mutua.
- Informa a través del IDIGER la ubicación de los recursos en el aeropuerto.
- Coordina con la dirección de operaciones y seguridad los recursos asignados para la escolta de los grupos de respuesta dentro del aeropuerto.

IDIGER

- Activar los grupos de respuesta de la ciudad.
- Asistir o enviar un representante con nivel de toma de decisiones al COE, cuando sea necesario.
- Mantener un listado de los recursos de emergencia que lleguen al aeropuerto.

16.4. OPERACIONES.

Esta sección debe establecer políticas de gestión de recursos; describir el proceso de la activación organización de gestión de recursos y la secuencia de tareas que va a realizar.

16.4.1. Notificación.

El Director ARFF/SEM verificara la notificación de la emergencia para activar los acuerdos de ayuda mutua.

La activación y despliegue.

- Los grupos de respuesta deberán acatar las recomendaciones de seguridad operacional impartidas por la dirección ARFF/SEM.
- Los grupos de respuesta deberán mantener sus posiciones en las áreas asignadas por el CI y en situaciones de desplazamiento dentro de las áreas de movimiento esperaran la respectiva escolta.

16.4.2. Actividad post-emergencia (recuperación).

- Cada grupo de ayuda mutua se retirara de la emergencia una vez el CI le informe de la culminación de sus actividades.
- El reabastecimiento de los equipamientos usados por cada institución es responsabilidad de la misma, a menos que los acuerdos de ayuda mutua establezcan otras acciones.

16.5. ADMINISTRACIÓN Y LOGÍSTICA.

Administración.

- Cada institución participante es garante de la realización de sus informes y registros.
- Ninguna institución pierde su autoridad ni responsabilidad legal frente a sus recursos.

Logística.

- Cada institución participante garantizara la autonomía operacional.
- Cada institución participante se encargara de los requerimientos logísticos primarios (alimentación, Insumos) de su institución.

16.6. PLAN DE DESARROLLO Y MANTENIMIENTO.

Acorde a los temas y planes de acción a desarrollar se ejecutaran las reuniones de planificación; lista actualizada de recursos; acuerdos de ayuda mutua; protocolos de actuación. La responsabilidad de estas actividades estará bajo supervisión y desarrollo de los Directores y/o Coordinadores institucionales junto con el Director ARFF/SEM.

16.7. AUTORIDADES Y REFERENCIAS.

Protocolos y cartas de acuerdo y ayudas mutuas
Mapa reticular y rutas de accesos.

CAPÍTULO III.
SECCIÓN DE RESPUESTA A
EMERGENCIAS

INTRODUCCIÓN.

Las consecuencias generadas por las emergencias en el aeropuerto internacional El dorado, hace que, en primera instancia, la gestión de integral de riesgos refleje una responsabilidad hacia el operador del aeropuerto. Sin embargo, en la dinámica que se producen estas situaciones adversas y de manera inmediata OPAIN S.A. puede no contar con la suficiente y clara información para evaluar la situación y a si mismo tomar una decisión sobre la continuación o reanudación de las operaciones en las terminales, infraestructura aeronáutica o el cierre y/o apertura de las áreas de movimiento involucradas.

Para garantizar las operaciones aeroportuarias en el desarrollo de estas emergencias, se deben ajustar los procedimientos con todas las dependencias y autoridades que intervienen en los escenarios de respuesta a emergencias abajo descritos Aeropuerto Internacional el Dorado. Dichos procedimientos deben proporcionar la eficiente y efectiva respuesta integral garantizando que las operaciones del aeropuerto se continúan o reanudaron sólo después de que se determine que no hay ningún efecto adverso sobre las personas, medio ambiente o los bienes.

En este capítulo se aborda la aplicación de esta información a las necesidades específicas del aeropuerto a través del desarrollo de planes y procedimientos de peligros específicos funcionales. En él se explica cómo el aeropuerto Internacional El Dorado puede hacer frente a sus respectivas prioridades de preparación que se indique y al mismo tiempo cumplir con los requisitos normativos.

CONTENIDO LA SECCIÓN DE RESPUESTA A EMERGENCIAS.

El contenido de esta sección debe centrarse en las necesidades de planificación especiales del peligro particular y no duplicar la información en la sección funcional.

La sección contiene detalles de la planificación operativa buscando una respuesta integral y reglamentaria aplicable a un peligro particular. Se ocupa de las acciones operativas esenciales que se deben lograr para facilitar la finalización con éxito de una determinada respuesta.

17. RESPUESTA A ACCIDENTES AÉREOS

17.1. PROPOSITO.

Es importante para Opain S.A. garantizar los servicios de emergencia ARFF en torno a la respuesta de emergencias aéreas facilitando que las diferentes dependencias adscritas a Opain, AEROCIVIL y grupos de ayuda mutua brinden los apoyos necesarios para garantizar una respuesta integral a este tipo de emergencias.

17.2. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

- El aeropuerto internacional El Dorado mantiene una operación aérea mixta (comercial, militar y de carga) las 24 horas del día.
- El Número de pistas de aterrizaje son dos (13R-31L/13L-31R) cada una con 3800 m.
- El aeropuerto internacional El Dorado cuenta para operaciones de baja visibilidad en la pista Sur con categoría II y próximamente migrara a CAT III.

Resumen estadístico de las operaciones reportadas por la dirección de operaciones en el año 2015

OPERACIONES INTERNACIONALES		OPERACIONES NACIONALES	
Tipo De Aeronave	Operaciones	Tipo De Aeronave	Operaciones
Airbus A318	1295	Airbus A318	18250
Airbus A319	12220	Airbus A319	13252
Airbus A320	17159	Airbus A320	96164
Airbus A321	312	Airbus A320 con Sharklets	14197
Airbus A320 con Sharklets	2926	Airbus A321 con Sharklets	7382
Airbus A321 con Sharklets	1198	Airbus A319 con Sharklets	7475
Airbus A319 con Sharklets	4506	Airbus A330-200	195
Airbus A330-200	5354	Boeing 737-700	636
Airbus A340-200	40	Boeing 787	575
Airbus A340-300	904	ATR 42-500	16196
Airbus A340-600	1407	ATR 72	19613
Boeing 737-300	99	Beechcraft 1900	65
Boeing 737 - 400	162	Dash 8 / 8Q	4522
Boeing 737-800	1198	Embraer 170	1932
Boeing 737-700	6203	Embraer 190	1548
Boeing 757-200	3383	Embraer 120	222
Boeing 757-300	2	Embraer RJ145	2023
Boeing 767-300	3708	Jetstream 32	10
Boeing 777-200	240	British Aerospace Jetstream 41	3782
Boeing 777-300	2	Total Operaciones	208039
Boeing 787	3006		
Antonov AN-158	42		
Embraer 190	6636		
MD – 82	8		
Tupolev Tu-204	14		
Total Operaciones	72024		

Datos suministrados por la Dirección de operaciones de OPAIN S.A.

- En total el número de operaciones reportada fue de 280063
- La aeronave con mayor número de operaciones fue el Airbus 320 con 130446 operaciones.

17.3. OPERACIONES.

ALERTA LOCAL:

Debe mantenerse cuando se sepa o se sospeche que una aeronave que se aproxima al aeropuerto tiene alguna dificultad, pero no de tal naturaleza que le impida normalmente efectuar un aterrizaje en condiciones de seguridad.

Nota 1: Si el piloto de una aeronave desea avisar que tiene dificultades que lo obligan a aterrizar, pero no necesita asistencia inmediata notificará a las dependencias ATS transmitiendo por radiotelefonía tres veces la palabra "PAN, PAN"

ALARMA GENERAL:

Debe declararse cuando se sepa que una aeronave que se aproxima al aeropuerto tiene (o se sospecha que tiene) dificultades de tal naturaleza que existe el peligro de que sufra un accidente.

Nota 2: El piloto de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia, notificará a las dependencias ATS transmitiendo por radiotelefonía tres veces la palabra "MAYDAY".

ACCIDENTE DE AERONAVE:

Accidente de aviación ocurrido en el aeropuerto, y/o área de influencia de 9 Kilómetros.

17.4. RESPUESTA.

El servicio de Bomberos ARFF adscrito al aeropuerto Internacional El Dorado responde a una variedad de situaciones de emergencia. Esta respuesta está planteada para hacer una evaluación del riesgo, control inmediato y la mitigación de una emergencia con aeronaves, realizar el rescate u otros servicios de salvamento, evitar daños materiales a las estructuras o equipos.

- Accidente de Aeronaves en el aeropuerto.
- Accidente de Aeronave fuera del aeropuerto.
- Incidentes de aeronaves en vuelo
- Incidentes de aeronaves en tierra o estacionadas.

Con el fin de mejorar la gestión integral de los recursos, el aeropuerto internacional El dorado categoriza su respuesta en función del número real de ocupantes (pasajeros y tripulación) de las aeronaves que operan en el aeródromo.

El servicio ARFF debe responder a todos los potenciales incidentes / accidentes, independientemente del tamaño de la aeronave. Sin embargo, puede que no sea necesario recibir apoyo de los bomberos de la ciudad y los vehículos de emergencia médica externos para un avión pequeño de pasajeros. En el proceso de planificación utiliza el avión de mayor envergadura que normalmente llega al aeropuerto para determinar los recursos necesarios. Para efectos de la planificación, se puede utilizar la cifra estimada de víctimas extraída del Manual de servicios de aeropuertos de la OACI, Parte 7, *Aeropuerto de Planificación de Emergencia*, Apéndice 3, Tabla 3.1, *Aeropuerto de Servicios Médicos*.

Ocupantes de la aeronave.	Numero de Víctimas	Cuidados Inmediatos Prioridad I 20% de las Víctimas	Cuidados Demorados Prioridad II 30% de las víctimas	Cuidados Menores Prioridad III 50% de las víctimas
500	375	75	113	187
450	338	68	101	169
400	300	60	90	150
350	263	53	79	131
300	225	45	68	112
250	188	38	56	94
200	150	30	45	75
150	113	23	34	56
100	75	15	23	37
50	38	8	11	19

Para el cálculo de estas cifras se ha supuesto que el número mínimo de sobrevivientes en un accidente de aeronave que ocurra en las cercanías de un aeropuerto. Es aproximadamente el 75% de los ocupantes de la aeronave.

Tabla 3.1. Estimación del número máximo de Víctimas en un accidente de aeronave que ocurra en un aeropuerto.

17.4.1. Fases de emergencia.

Debido a la naturaleza única de un accidente aéreo, la planificación operativa del PAE basa sus actividades en las siguientes fases de emergencia:

Fase de respuesta.

Los esfuerzos de respuesta inicial en la que las actividades se centran en la notificación y de llegada de los Bomberos Aeronáuticos, la supresión inicial de

incendios en la aeronave (Protección área Critica), operaciones de evacuación y rescate, y hacer frente a cualquier otra situación adversa.

Fase de investigación.

- A diferencia de muchos otros tipos de emergencias, un incidente o accidente de aeronave pueden requerir algún tipo de actividad específica para la recogida y análisis de información, la elaboración de conclusiones, incluida la determinación de la causa. Esta actividad puede, dependiendo de las condiciones, comenzar durante la fase de respuesta y continuar a través de la fase de recuperación. La investigación es responsabilidad de UAE AEROCIVIL. Sin embargo, los primeros respondedores de emergencia deben cumplir con los criterios contenidos en la CIR 315 AN/179, Riesgo en los lugares de accidentes de aviación. De OACI
- Siempre que sea posible, los restos deben permanecer intactos hasta la llegada del investigador de accidentes aéreos asume la custodia de los restos de la aeronave, tales restos, no puede ser retirados a menos que se susciten las siguientes premisas:
- Para rescatar y evacuar personas lesionadas o atrapadas;
- Para proteger los restos de un daño mayor; o
- Para proteger al público de una lesión.

Fase de Recuperación.

- Retornar las operaciones del aeropuerto Internacional El Dorado a una condición de funcionamiento normal tan pronto como sea posible; es extremadamente importante, que el PAE, los procedimientos operativos normalizados y las guías de actuación se diseñen a su vez para cubrir esta actividad.
- Las actividades de recuperación pueden comenzar durante la fase de respuesta y continuar a través de la fase de investigación, dependiendo de la situación. Describir la relación entre el PAE y otros planes del aeropuerto (plan de mantenimiento, plan Operativo, Plan de aeródromo)

17.5. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

En este ítem se describirán las acciones a desarrollar por cada dependencia en las siguientes situaciones de emergencias aéreas:

- Antes
- Durante
- Después.

17.5.1. RESPUESTA A EMERGENCIA DENTRO DEL AEROPUERTO QUE INVOLUCRAN AERONAVES

Una vez se declare una emergencia por accidente o incidente de una aeronave, las dependencias del aeropuerto u organismos inscritos para dar respuesta a la misma tomarán las siguientes medidas.

Importante: bajo ninguna circunstancias se permitirá el retiro o entrega de los equipos de flight recorder y/o voice recorder al propietario o la empresa explotadora. Estos instrumentos quedarán bajo la responsabilidad de la Oficina de Control de Seguridad Aérea o el Inspector Técnico Aeronáutico que ésta delegue. Será considerado como causal de la mala conducta el desacato a esta directiv

17.5.1.1 Procedimiento de la Torre de Control-TWR

Antes

1. Avisar de la emergencia al Servicio de Extinción de Incendios-ARFF(Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), acorde con los procedimientos establecidos en la Carta de Acuerdo con TWR BOG.
2. Brindar Información de la aeronave, el tipo de emergencia, lugar de ubicación, falla detectada, tipo y cantidad de combustible, pasajeros y tripulantes a bordo, pasajeros especiales, hora prevista o tiempo aproximado de aterrizaje, pista a utilizar e información respecto al transporte de materiales peligrosos.
3. Suministrar la anterior información a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, indicando matrícula y explotador de la aeronave.
4. Realizar el registro donde se indique la hora y el nombre de la persona que recibe la información en cada una de las dependencias.

Durante

5. Notificar al Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.) sobre el inicio de la operación de aterrizaje de la aeronave.
6. Informar al Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), Oficina de Control y Seguridad Aérea y a la Administración del Aeropuerto

sobre la ubicación del accidente de acuerdo con las coordenadas del Mapa Reticular del Aeropuerto (**Ver anexo 002 del Plan de emergencia**).

7. Reportar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, la emergencia declarada en el Aeropuerto y las condiciones en que el mismo queda.
8. Restringir el uso de operación de la pista por parte de aeronaves y vehículos ajenos a los del Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), del Aeropuerto.
9. Notificar a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea sobre la emergencia declarada y coordinar la operación de aeronaves en vuelo hacia el Aeropuerto.
10. Mantener permanente comunicación con el Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), y el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, para coordinar la operatividad del Aeropuerto.

Después

11. Reanudar las operaciones en el Aeropuerto, una vez sea notificada la normalidad por el Grupo de Servicio de Extinción de Incendios-ARFF(Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), o el Centro de Operaciones de Emergencias-COE.
12. Reportar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, la finalización de la emergencia declarada en el Aeropuerto.
13. Notificar a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, el retorno a la normalidad para activar las operaciones de aeronaves en el Aeropuerto.
14. Apoyar en el informe general con los registros realizados durante el tiempo declarado en la emergencia.

17.5.1.2. Procedimiento de la oficina de comunicaciones-AIS/ARO

Una vez notificada por la Torre de Control-TWR, sobre la emergencia declarada y las condiciones del aeródromo, realizará lo siguiente:

Durante

1. Expedir la facilidad de tipo NOTAM dirigida a los organismos que corresponda, conforme al Manual de Facilidades, notificando sobre la generación de la novedad; así:

“El Aeropuerto a partir de la hora operará en las condiciones (se expone según sea el caso) por emergencia declarada o posible emergencia”.

Después

2. Expedir la facilidad de tipo NOTAM dirigida a los organismos que corresponda, conforme al Manual de Facilidades, notificando sobre la finalización de la novedad y el retorno a la normalidad.
3. Entregar copia de los mensajes AFTN, expedidos durante toda la emergencia y que tengan relación con la misma, a las entidades que los soliciten.

17.5.1.3. Procedimiento de la Oficina de Control y Seguridad Aérea

Una vez notificada por la Torre de Control-TWR, de la emergencia declarada, realizará las actividades pertinentes conforme a la Parte VIII, de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos.

Antes

1. Corroborar la información recibida.

Durante

2. Desplazarse al sitio de la emergencia.
3. Al ser entregada la escena a ésta dependencia; procederá a realizar las actividades pertinentes para la recopilación de los elementos en materia de investigación para los fines pertinentes.
4. Autorizar el movimiento de la aeronave y/o sus partes, al sitio designado por el administrador del aeropuerto y/o el explotador de la aeronave.

Después

5. Realizar los informes y la documentación pertinente conforme a las actividades contempladas por la dependencia.

**17.5.1.4. Procedimientos del Servicio de Extinción de Incendios-ARFF
(Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)**

Antes

1. Al recibir la ALERTA LOCAL, el personal se dispondrá dentro de las máquinas a la espera de nueva información.
2. De ser necesario, notificar a el IDIGER sobre la situación actual y solicitar el desplazamiento de las ayudas mutuas hacia el Aeródromo.
3. Al recibir la ALARMA GENERAL, se desplazarán en las máquinas y las ubicarán en los sitios estipulados en los procedimientos y a la espera de nueva información.
4. Al recibir la notificación de ACCIDENTE DE AERONAVE, desplazarán las máquinas al sitio indicado por el controlador o sitio del incidente o accidente.

Durante

5. Cuando la activación sea ALERTA LOCAL O ALARMA GENERAL y una vez la Torre de Control-TWR, informe la cancelación del evento se retornará el servicio a la normalidad.
6. Cuando la activación sea por ACCIDENTE DE AERONAVE, dirigirse a la zona de impacto o sitio donde quedó la aeronave conforme a los procedimientos para este aspecto.
7. Ejecutar las acciones pertinentes para el control de los incendios si hubieren y el aseguramiento de la zona.
8. Indicar al personal de Sanidad Aeroportuaria el sitio adecuado para establecer el Área de Concentración de Víctimas-ACV.
9. Establecer un Puesto de Mando hasta que el Puesto de Comando sea implementado y quede funcional.
10. Notificar al responsable del Puesto de Comando -PC sobre el aseguramiento de la escena y la solicitud de ingreso a la misma, de ser necesario, de personal idóneo para el desarrollo de los procesos de clasificación de víctimas (Véase Protocolo de TRIAGE en accidentes Aéreos).
11. Colaborar con el proceso de TRIAGE de víctimas y apoyar el traslado de las mismas hacia el Área de Concentración de Víctimas-ACV.

Después

12. Recopilar información o evidencias que sirvan como soporte en la investigación del evento.
13. Rendir informe por escrito, al Director ARFF/SEM de OPAIN S.A. del Aeropuerto.

17.5.1.5.Procedimientos de Sanidad Aeroportuaria

Una vez notificada la novedad; procederá a:

Antes

1. Estar pendientes al llamado del Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), para los efectos de instalación del Área de Concentración de Víctimas-ACV.
2. Notificar de ser necesario, al Centro Regulador de Urgencias y Emergencias de Bogotá-CRUE, sobre la situación actual y el estado de prevención en caso de necesitar la activación de la Red Hospitalaria.

Durante

3. Contactarse con el Puesto de Comando-PC, para ubicar el Área de Concentración de Víctimas-ACV.
4. De ser necesario, activar la Red Hospitalaria, a través del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias de Bogotá -CRUE u organismo que haga sus veces.
5. Solicitar al Puesto de Comando-PC, o el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, el personal idóneo y necesario, que se encuentre en área de espera, para realizar labores propias de atención pre-hospitalaria y estabilización de pacientes según su clasificación. (Rojo, Amarillo y Verde).
6. Designar personal para realizar labores de TRIAGE en la Zona de Impacto y coordinar la evacuación de los pacientes acorde con las prioridades en la clasificación resultante.
7. Distribuir el personal necesario para realizar labores propias de atención pre-hospitalaria y estabilización de pacientes según su clasificación (Rojo, Amarillo y Verde).

8. Designar un médico a cargo de la Zona Roja para que coordine las acciones iniciales de estabilización de pacientes y establezca las prioridades para el traslado de los mismos.
9. Designar a un responsable en las diferentes zonas de clasificación (Rojo, Amarillo, Verde y Negro) para que lleve el censo de pacientes en su zona y reciba la contraseña de la tarjeta de identificación de víctimas, así como registrar el destino de los pacientes.
10. Notificar al Puesto de Comando-PC, sobre los pacientes ilesos para que sean retirados del área de impacto o de clasificación.
11. Coordinar con el Puesto de Comando-PC, para establecer las vías de acceso y evacuación de las ambulancias.

Después

12. Rendir informe por escrito de las acciones realizadas al funcionario investigador de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

17.5.1.6. Procedimientos de Seguridad Aeroportuaria

Notificados de la situación, esta dependencia procederá:

Antes

1. Informar la novedad al personal que presta servicio de vigilancia en el aeropuerto, con el fin de estar pendientes de nuevas instrucciones.
2. Notificar a la Policía Aeroportuaria sobre la novedad.

Durante

3. Notificar al personal de la compañía que presta los servicios de vigilancia en el aeropuerto sobre la emergencia declarada e indicar a estos sobre las medidas que permitan restringir el ingreso de personal a las plataformas y áreas de movimiento.
4. Notificar a la Policía Aeroportuaria sobre la declaración de emergencia que se da en el Aeródromo.
5. Designar a un funcionario en el área de espera para que lleve el registro de las entidades con su respectivo personal y elementos con que llegan para apoyar la emergencia, informando de forma permanente al Puesto de Comando PC, de las ayudas disponibles en el área de espera.

6. Controlar el ingreso y movimiento del personal que es requerido, por parte del Puesto de Comando-PC, en la zona de impacto.

Después

7. Realizar el informe respectivo para ser entregado al Director ARFF/SEM

17.5.1.7. Procedimiento del Inspector de Plataforma-IP

Recibida la notificación de alerta por cualquier medio, procederá:

Antes

1. Solicitará instrucciones al Puesto de Comando-PC, sobre las acciones a seguir.
2. Solicitar a los vehículos permitidos dentro del Aeródromo, excepto los del Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), suspender actividades y ubicarse en zonas donde no obstaculicen las labores de respuesta a la emergencia o en sus dependencias.
3. Cuando existan dentro del área de movimiento vehículos exteriores o con permiso transitorio los ubicará en un sitio que no obstaculicen las labores de respuesta a la emergencia.

Durante

4. Solicitar a los integrantes del grupo de respuesta contactarse con el Puesto de Comando-PC, para recibir instrucciones.
5. Colaborar con el flujo de vehículos que ingresan al aeródromo y verificar que los mismos no ingresen a zonas no autorizadas.
6. Controlar que a la escena no ingrese personal no autorizado.

Después

7. Realizar el informe respectivo para ser entregado al Coordinador de Plataforma.

17.5.1.8. Procedimiento del Gerente de Operaciones OPAIN S.A.

8. Es responsabilidad del Gerente de Operaciones OPAIN S.A., definir el área física donde debe operar el Centro de Operaciones de Emergencia, así como la sala de prensa, sitios que deben quedar definidas en el Plan de Emergencia.
9. Una vez Notificado ejecutará las siguientes medidas:

Antes

10. Coordinar con los demás integrantes del Centro de Operaciones de Emergencias-COE, para activar el mismo en las oficinas o sede definida en el Aeropuerto.

Durante

11. Coordinar con los medios externos de apoyo contenidos en el Plan de Emergencias, sobre los posibles servicios o necesidades de apoyo requeridas para mitigar la emergencia.
12. Informar a los medios externos de apoyo la ubicación del evento, vías de penetración y elementos necesarios para la atención de la emergencia.
13. Coordinar los boletines informativos que debe emitir la oficina de información y prensa.
14. Establecer con la empresa explotadora de la aeronave, las salas de atención de ilesos y familiares de víctimas.
15. Coordinar el transporte de los ilesos desde el punto de la emergencia, a la sala destinada para su atención.
16. Asumir y coordinar las funciones propias del Centro de Operaciones de Emergencias-COE.

Después

17. Recopilar los informes realizados por cada uno de los participantes, emitir informes parciales o final para las oficinas de la entidad y antes que lo requieran.
18. Notificar la normalidad de operaciones en el aeropuerto.
19. Realizar el análisis de la operación y registrar las eventualidades en las adendas del Plan de Emergencia.
20. Ajustar el Plan de Emergencia de acuerdo con el resultado del análisis del evento.

17.5.1.9. Procedimiento de la Policía Aeroportuaria

Notificado de la situación procederá a:

Antes

1. Una vez notificado por el Director de Seguridad Aeroportuaria de OPAIN S.A.
2. Alertar el personal al mando.
3. Reportar, al Director de Seguridad Aeroportuaria o al Centro de Operaciones de Emergencias-COE, el número de integrantes que se encuentran en servicio y las posiciones de los mismos en el Aeropuerto.

Durante

4. Alertar al personal que se encuentra en servicio en el Aeropuerto, sobre el tipo de emergencia.
5. Permanecer en conexión con el Director de Seguridad del Aeropuerto y el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, para coordinar las acciones a seguir en materia de seguridad.
6. Apoyar la seguridad para prevenir la generación de disturbios por parte de la comunidad o familiares de las víctimas del evento.
7. Coordinar con la policía de Tránsito y Transporte el despeje de vía para el ingreso y egreso de vehículos de emergencia y de apoyo, cuando la situación lo amerite.

Después

8. Entregar copia del informe levantado del evento al Gerente de Operaciones OPAIN S.A.

17.5.1.10. Procedimiento de las Fuerzas Militares-FFMM (CATAM- Aviación ejército- Aviación armada nacional)

Procederán así:

Antes

1. Desplegar el personal necesario para ejercer seguridad en el sitio del evento.

Durante

2. Generar los cordones de seguridad para el control de ingreso de personal al sitio del evento o el retiro de elementos o partes del sitio.

Después

3. En cuanto sea posible apoyar la elaboración del informe necesario para las investigaciones pertinentes para la entidad.

17.5.1.11. Procedimientos de la Policía de Tránsito y Transporte.

Al ser notificados por la Policía Aeroportuaria procederá a:

Antes

1. Alertar al personal ubicado en las vías de acceso directo al Aeropuerto o al sitio donde se tiene conocimiento de la emergencia.

Durante

2. Solicitar a los superiores inmediatos, o a quien corresponda dentro de la Institución, el envío de personal de refuerzo para las labores que son de su competencia.
3. Si es requerido por el evento, despejar las vías para permitir el ingreso y egreso de los vehículos de apoyo y ambulancias hacia los centros de atención.
4. Prevenir la generación de congestiones que impidan el fácil desplazamiento de los vehículos de apoyo desde y hacia la zona del evento.

17.5.1.12. Procedimientos de la empresa explotadora de la aeronave

Recibida una información de emergencia de una de sus aeronaves, procederá:

Antes

1. Suministrar al Centro de Operaciones de Emergencias-COE, toda la información posible sobre la aeronave; (número de pasajeros, carga, cantidad de combustible, existencia de explosivos o sustancias peligrosas y demás datos que puedan conducir a un mejor desarrollo de las operaciones de emergencia).
2. Coordinar con el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, la activación de la sala de atención a familiares.
3. Coordinar los apoyos necesarios para la respuesta a la emergencia.

Durante

4. Ubicar y adecuar la sala para atención de familiares de los pasajeros involucrados en la emergencia.
5. Destinar el equipo necesario para el apoyo de transporte de ayudas hacia el sitio de la emergencia e ilesos hacia sala de atención y control.
6. Mantener permanente comunicación con el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, para apoyar en lo que sea necesario durante la atención de la emergencia.
7. Ubicar un representante de la empresa en la sede del Centro de Operaciones de Emergencias-COE.
8. Brindar información a los familiares de las condiciones que presenta la persona de su interés.

Después

9. Una vez sea autorizado por los investigadores del accidente, realizará la remoción de la aeronave y/o sus partes, en el tiempo que establecen las normas. De acuerdo con lo establecido en la parte 5, del documento 9137/AN 898-Manual de Servicios de Aeropuertos, para lo que es necesario que el Propietario o Explotador de la Aeronave, cuente con **el Plan de Respuesta al Movimiento de Aeronave Inutilizadas**.
10. **Ver anexo 013** En caso de que el **Explotador de la Aeronave** no actúe con la agilidad requerida, **OPAIN S.A.** podrá ordenar el retiro de la misma, a expensas y bajo riesgo del **Explotador de la Aeronave**.
11. Colaborar con las autoridades pertinentes en la investigación de los hechos que originaron la emergencia.
12. Desarrollar el informe de la emergencia y entregar copia al Gerente o Administrador del Aeropuerto.

17.5.1.12. Procedimiento de información a los medios de comunicación-PRENSA

Importante: cuando se establezca el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, el Director del COE designará la persona responsable de emitir los boletines de prensa necesarios para mantener informada a la comunidad sobre el desarrollo de la emergencia; en ningún momento se podrá emitir información o boletines sin la debida autorización del Coordinador del Centro de Operaciones de Emergencias-COE, o la Dirección General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil a través del Asesor de Prensa.

17.5.1.13. Procedimiento de los organismos de apoyo

Notificados de una emergencia en el aeropuerto, procederán:

Antes

1. Confirmar la información recibida por el Servicio de Extinción de Incendios-ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.).
2. Entrar en alistamiento y permanecerá en la frecuencia en espera de instrucciones.

Durante

3. Confirmada la emergencia se dirigirá al sitio del evento, bajo la coordinación del Puesto de Comando-PC.
4. Se ubicarán en la Área de espera destinada en el aeropuerto, pendiente de la autorización de ingreso a la zona de impacto.
5. Apoyar, bajo la coordinación del Puesto de Comando-PC, las acciones pertinentes a cada uno de los organismos.

Después

6. Recopilar la información necesaria para apoyar la evaluación de la emergencia y las investigaciones que sean pertinentes.

17.5.2. ACCIDENTE DE AVIACIÓN FUERA DEL AEROPUERTO

Generalidades

Un accidente se considera fuera del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento cuando este supere la distancia de nueve (9) kilómetros de influencia, para lo que es necesario activar simultáneamente el Plan de Emergencia del Aeropuerto y los Acuerdos de Ayuda Mutua para el tipo de emergencia.

Importante: bajo ninguna circunstancia se permitirá el retiro o entrega de los equipos de Flight Recorder y/o Voice Recorder al Propietario o a la Empresa Explotadora de la Aeronave, estos instrumentos quedarán bajo la responsabilidad del Jefe de la Oficina de Control y Seguridad Aérea o el Inspector Técnico Aeronáutico que se delegue. Será considerado como causal de mala conducta el desacato a ésta directriz.

17.5.2.1. Procedimiento de la Torre de Control-TWR

Antes

1. Si tiene conocimiento que una aeronave presenta problemas, informará al Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), y al Servicio Aéreo de Rescate-SAR, para que entren en alistamiento.

Durante

2. Cuando se conozca de una emergencia de una aeronave fuera del aeropuerto, ordenar el desplazamiento de los grupos de Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), y Servicio Aéreo de Rescate-SAR, indicando posible posición del sitio del siniestro, de acuerdo con las coordenadas, que se identifiquen en el mapa de cuadrícula.
3. Brindar Información a los grupos que se desplacen hacia el sitio del siniestro, el tipo de aeronave, cantidad de combustible, número de pasajeros y tripulantes a bordo, pasajeros especiales e información respecto materiales peligrosos transportados.
4. Suministrar la anterior información al Centro de Operaciones de Emergencias-COE, y a la Oficina de Control y Seguridad Aérea, indicando matrícula y explotador de la aeronave.
5. Realizar el registro, donde se indique la hora y el nombre de la persona que recibe la información en cada una de las dependencias.

6. Reportar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, la emergencia declarada y determinar las condiciones en que operara el aeropuerto y a la Dirección de Servicio a la Navegación Aérea para definir procedimientos a seguir.
7. Mantener permanente comunicación con el Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), y el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, para coordinar la operatividad del aeropuerto.

Después

8. Reanudar las operaciones en el Aeropuerto, una vez sea notificada la normalidad por el Grupo de Salvamento y Extinción de Incendios o el Centro de Operaciones de Emergencias-COE.
9. Reportar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, la finalización de la emergencia y normalización de los servicios en el Aeropuerto.
10. Notificar a la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, el retorno a la normalidad.
11. Realizar el informe de la emergencia y entregar copia al Gerente o Administrador del Aeropuerto.

17.5.2.2. Procedimiento de la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO.

Notificada por la Torre de Control-TWR, sobre la emergencia declarada y las condiciones en que queda el aeródromo, realizará:

Durante

1. Expedir la facilidad de tipo NOTAM dirigida a los organismos que corresponda, conforme al Manual de Facilidades, notificando sobre la generación de la novedad; así:
2. “El Aeropuerto a partir de la hora operara en las condiciones (se expone según la situación), por emergencia declarada”.

Después

3. Expedir la facilidad de tipo NOTAM dirigida a los organismos que corresponda, conforme al Manual de Facilidades, notificando sobre la finalización de la novedad y el retorno a la normalidad.

4. Entregar copia de los mensajes AFTN, expedidos durante el tiempo de atención de la emergencia y que tengan relación con la misma, a las entidades que los soliciten.

17.5.2.3. Procedimiento de la Oficina de Control y Seguridad Aérea

Notificada por la Torre de Control-TWR, de la emergencia declarada, realizará las actividades pertinentes conforme a la Parte VIII, de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos.

Antes

1. Corroborar la información recibida.

Durante

2. Desplazarse al sitio de la emergencia.
3. Al ser entregada la escena a ésta dependencia; procederá a realizar las actividades pertinentes para la recopilación de los elementos en materia de investigación para los fines pertinentes.
4. Autorizar el movimiento de la aeronave y/o sus partes, al sitio designado por el administrador del aeropuerto y/o el explotador de la aeronave.

Después

5. Realizar los informes y la documentación pertinente conforme a las actividades contempladas por la dependencia.

17.5.2.4. Procedimiento del Servicio Aéreo de Rescate-SAR

6. Notificados de la emergencia, los funcionarios del grupo procederán de la siguiente forma:

Durante

7. Recopilar la información necesaria respecto al sitio del evento.

8. Alistar el personal y equipos para respuesta a la emergencia.
9. Una vez conocido el sitio de la emergencia se desplazaran en los medios adecuados para llegar oportunamente.
10. Proteger la escena y áreas aledañas al sitio de la emergencia, dar una respuesta adecuada y mantener las evidencias en el estado natural para la posterior investigación.
11. Realizar los procedimientos propios para dar respuesta a la emergencia o el rescate de víctimas.

Después

12. Recopilar la información necesaria para la posterior investigación.
13. Elaborar el informe respectivo y entregar las copias a los entes de la entidad que lo requieran.

17.5.2.5. Procedimiento del Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

Recibida la información a través de la Torre de Control-TWR, y si se encuentra dentro del perímetro de acción de respuesta a la emergencia, se procederá de la siguiente forma:

Durante

1. Al recibir el llamado de alerta por la Torre de Control-TWR, u otro medio se dirigirá a la zona de impacto, coordinando con el responsable de la Torre de Control para definir sitio de ubicación, tipo de equipo a desplazar y situación operativa en que queda el aeropuerto.
2. Notificar a los grupos de apoyo exteriores sobre la situación presentada, con el fin que se desplacen a la zona de impacto.
3. Coordinar y ejecutar las acciones pertinentes para el control y aseguramiento de la zona, así como el rescate de víctimas.
4. Coordinar con el personal de Sanidad Aeroportuaria o grupos de apoyo que lleguen al sitio para establecer el Área de Concentración de Víctimas-ACV.

5. Establecer un Puesto de Mando hasta que el Puesto de Comando-PC, sea implementado y quede funcional.
6. Notificar al responsable del Puesto de Comando-PC, sobre el aseguramiento de la escena y la solicitud de ingreso a la misma, de ser necesario, de personal idóneo para el desarrollo de los procesos de TRIAGE de víctimas (Véase Protocolo de TRIAGE en accidentes Aéreos).
7. Colaborar con el proceso de TRIAGE de víctimas (véase Protocolo de TRIAGE en accidentes Aéreos) y apoyar el traslado de las mismas hacia el Área de Concentración de Víctimas-ACV.

Después

8. Recopilar información o evidencias que sirvan como soporte en la investigación del evento.
9. Rendir informe por escrito, al Director ARFF/SEM.

17.5.2.6. Procedimiento de Sanidad Aeroportuaria

Durante

1. Contactarse con el Puesto de Comando-PC, para ubicar el Área de Concentración de Víctimas-ACV, en la zona de impacto o del evento.
2. Coordinar el transporte de los pasajeros ilesos desde el punto de la emergencia a los sitios destinados para su atención.
3. Además de las anteriores actividades, aplicar lo establecido en el numeral 10.1.5.

Después

4. Rendir informe por escrito de las acciones realizadas al Director ARFF/SEM.

17.5.2.7. Procedimiento de Seguridad Aeroportuaria

Durante

1. Notificar al personal de la compañía que presta los servicios de vigilancia en el aeropuerto sobre la emergencia declarada e indicar sobre las medidas a tomar para el control de personal hacia las áreas restringidas del Aeropuerto.
2. Notificar a la Policía Aeroportuaria sobre la declaración de emergencia en la zona de influencia.
3. Cuando lo requiera el Gerente o Administrador del Aeropuerto, designar personal para desplazar a la zona de impacto.
4. Informar al Centro de Operaciones de Emergencias-COE, sobre las acciones realizadas o medidas tomadas.
5. Estar pendiente de los procesos de seguridad dentro de las instalaciones del Aeródromo.

Después

6. Realizar el informe respectivo para ser entregado al Gerente de Operaciones OPAIN S.A.

17.5.2.8. Procedimiento del Gerente de Operaciones OPAIN S.A.

Declarada la emergencia fuera del Aeropuerto realizará:

Durante

1. Coordinar con los medios externos de apoyo contenidos en el Plan de Emergencias, sobre los posibles servicios o necesidades de apoyo requeridas para mitigar la emergencia.
2. Informar a los medios externos de apoyo de la ubicación, vías de penetración y elementos necesarios para la atención de la emergencia.
3. Coordinar los boletines informativos que debe emitir la oficina de información y prensa.
4. De ser necesario, establecer con la empresa explotadora de la aeronave las salas de atención de ilesos y familiares de víctimas.
5. Activar el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, y coordinar las operaciones que sean necesarias con el Puesto de Comando-PC, en el sitio de impacto.

Después

6. Recopilar los informes realizados por cada uno de los participantes, emitir informes parciales o final para las oficinas de la entidad y antes que lo requieran.
7. Notificar la normalidad de operaciones en el aeropuerto.
8. Realizar el análisis de la operación y registrar las eventualidades en las adendas del Plan de Emergencia.
9. Ajustar el Plan de Emergencia de acuerdo con el resultado del análisis del evento.

17.5.2.9. Medidas que deben tomar los entes de Control Fiscal y Aduanero

Notificados por el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, se desplazarán al sitio de ubicación de la emergencia:

Durante

1. Realizarán los procedimientos pertinentes para la recopilación de cargas y/o equipajes, coordinando con el Puesto de Comando-PC el ingreso a la zona de impacto.

Después

2. En cuanto sea posible, entregar copia del informe levantado del evento al Gerente de Operaciones OPAIN S.A., para las investigaciones pertinentes de la UAEAC.

17.5.2.10. Procedimiento de la Policía Metropolitana de Bogotá

Durante

1. Notificado por la Policía Aeroportuaria, harán presencia en el sitio de la emergencia para el cumplimiento de sus funciones

Después

2. En cuanto sea posible, entregar copia del informe levantado del evento al Gerente de Operaciones OPAIN S.A., para las investigaciones pertinentes de la UAEAC.

*17.5.2.11. Procedimiento de las Fuerzas Militares-FFMM
(CATAM - Aviación ejército - Aviación armada nacional)*

Durante

1. Notificados de la emergencia y en cuanto sea posible, harán presencia en el sitio del evento para el cumplimiento de sus funciones.

Después

2. En cuanto sea posible, apoyar la elaboración del informe necesario para las investigaciones pertinentes para la Entidad.

*17.5.2.12. Procedimientos de la
Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá*

Recibida la información de una emergencia, de ser necesario procederá:

Durante

1. Alertar al personal ubicado en las vías de acceso al sitio donde se tiene conocimiento de la emergencia.
2. Si es requerido por el evento, despejar las vías para permitir el ingreso y egreso de los vehículos de apoyo y ambulancias hacia los centros de atención.
3. Prevenir la generación de congestiones que impidan el fácil desplazamiento de los vehículos de apoyo desde y hacia la zona del evento.

*17.5.2.13. Procedimiento de la Empresa Explotadora de la
Aeronave (Aerolínea)*

Importante: cada Empresa Explotadora de Aeronaves debe tener su propio plan de acción ante la generación de emergencias de éste tipo; dichos planes deben ser concordantes con el presente Plan.

A continuación se describen algunos lineamientos a ser tenidos en cuenta:

Durante

1. Suministrar al Gerente o Administrador del Aeropuerto o Coordinador del Centro de Operaciones de Emergencias-COE, toda la información posible sobre la aeronave, número de pasajeros, carga, cantidad de combustible, existencia de explosivos o sustancias peligrosas y demás datos que puedan conducir a un mejor desarrollo de las operaciones de emergencia.
2. De ser necesario, habilitará las salas para atención de familiares de los pasajeros involucrados en la emergencia.
3. Destinar el equipo necesario para el apoyo de transporte de ayudas hacia el sitio de la emergencia e ilesos hacia sala de atención y control.
4. Mantener permanente comunicación con el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, para apoyar en lo que sea necesario durante la atención de la emergencia.
5. Ubicar un representante de la empresa en la sede del Centro de Operaciones para Emergencias-COE.
6. Brindar información a los familiares de las condiciones que presenta la persona de su interés.

Después

7. Una vez sea autorizado por los investigadores del accidente, realizará la remoción de la aeronave y/o sus partes, en el tiempo que establecen las normas. De acuerdo con lo establecido en la parte 5, del documento 9137/AN 898-Manual de Servicios de Aeropuertos, para lo que es necesario que el Propietario o Explotador de la Aeronave, cuente con el Plan de Respuesta al movimiento de Aeronave inutilizadas.
8. Ver Plan de Remoción de aeronaves VER ANEXO 013
9. Colaborar con las autoridades pertinentes en la investigación de los hechos que originaron la emergencia.
10. Desarrollar el informe de la emergencia y entregar copia al Gerente de Operaciones OPAIN S.A.

17.5.2.14. Procedimiento de Información a los Medios de Comunicación-PRENSA

Importante: cuando se establezca el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, el Director designará la persona responsable de emitir los boletines de prensa necesarios para mantener informada a la comunidad sobre el desarrollo de la emergencia, en ningún momento se podrá emitir información o boletines sin la debida autorización del coordinador del Centro de Operaciones de Emergencias-COE, o la Dirección General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil-UAEAC, a través del Asesor de Prensa.

17.5.2.15. Procedimiento de los Organismos de Apoyo

Se clasifican como grupos de apoyo para una emergencia, los siguientes:

Organismos de Atención de Lesionados

- Centro Regulador de Urgencias y Emergencias de Bogotá CRUE
- Hospitales
- Clínicas

Notificados de la emergencia, activarán el sistema propio para la recepción y atención de víctimas en masa.

- Policía Judicial
- Medicina Legal
- Cuerpo Técnico de la Fiscalía CTI

Notificados de la emergencia, dispondrán de los medios para la recepción de los cadáveres y ejecución de los procedimientos pertinentes.

Organismos de Apoyo Administrativo y Logístico

- Instituto Distrital para la Gestión del Riesgo IDIGER

Al recibir la notificación, procederán a implementar los sistemas locales de atención de emergencias y control, dentro de los aspectos de su competencia.

Organismos de Apoyo Operativo

- Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá
- Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá
- Defensa Civil de Colombia Seccional Bogotá
- Policía Metropolitana de Bogotá

Notificados de una emergencia, procederán:

Durante

1. Dirigirse al sitio del evento, bajo la coordinación del Puesto de Comando-PC.
2. Se ubicarán en el área de espera destinada por el Puesto de Comando-PC, pendiente de la autorización de ingreso a la zona de impacto.
3. Apoyar, bajo la coordinación del Centro de Operaciones de Emergencias-COE, o Puesto de Comando-PC, las acciones pertinentes a cada uno de los organismos.

Después

Recopilar la información necesaria para apoyar la evaluación de la emergencia y las investigaciones que sean pertinentes.

17.5.2.16. Empresas de Servicios Públicos de la Ciudad

- Empresas de Telecomunicaciones
- Empresa de Acueducto de Bogotá
- Codensa
- Gas Natural

Al recibir la notificación de la emergencia y que esta afecte cualquiera de los servicios mencionados, procederán inmediatamente a suspender el servicio, con el objeto de eliminar el impacto, prevenir el riesgo, o controlar la falla ocasionada, así mismo orientará las labores en la zona del evento para solucionar los inconvenientes relacionados con el servicio.

Nota: Después de la emergencia, los grupos, dispondrán de la información para el apoyo de la investigación por parte de los organismos respectivos.

17.5.2.17. Procedimiento la Policía Judicial (CTI, DIJIN, SIJIN)

Notificados por el Centro de Operaciones de Emergencias-COE, procederán:

Durante

1. Dirigirse al Área de Espera destinada en el sitio de la emergencia y estar pendiente de la autorización de ingreso a la zona de impacto.
2. Cuando existan víctimas, procederán de acuerdo con sus protocolos de operación.
3. Brindar información al Centro de Operaciones de Emergencias-COE, sobre los sitio de traslado de las víctimas.
4. En caso de ser necesario el retiro de elementos como pruebas se debe coordinar su retiro con el ente investigador de la UAEAC, dejando registro de los elementos retirados.

Después

5. En caso de ser necesario, colaborar con la investigación que adelante la entidad.

17.5.3 EMERGENCIA FUERA DEL AEROPUERTO-EN EL AGUA

Los procedimientos para este tipo de emergencia, estará a cargo del Centro de Operaciones de Emergencias-COE, una vez notificado por la Torre de Control o por cualquier otro medio, con el fin de activar los convenios de ayuda mutua con la Armada Nacional, Ejército Nacional de Colombia, Policía Nacional y los demás organismos que cuenten con los medios para dar respuesta a este tipo de emergencias.

17.5.3.1. Procedimiento Torre de Control-TWR

Actividades establecidas en el numeral 17.5.2.1. Del presente Plan

*17.5.3.2. Procedimiento de la Empresa
Explotadora de la Aeronave (aerolínea)*

Actividades establecidas en el numeral 17.5.2.13. Del presente Plan

17.5.4. EMERGENCIA DE AERONAVE EN VUELO

Cuando se tenga conocimiento que una aeronave en vuelo se encuentra con una novedad tal que genere la posibilidad de un accidente o incidente, se advertirá a todas las dependencias que intervienen. Así se encontrarán listas para actuar según la responsabilidad asignada en el Plan y carta de acuerdo con torre de control Bogotá.

*17.5.4.1. Procedimiento a
Cargo de la Torre de Control-TWR*

Informado de la novedad por la aeronave, procederán:

Antes

1. Dar aviso de la novedad al Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.) acorde a la carta de acuerdo con TWR BOG. y a la Oficina de Control y Seguridad Aérea.
2. Brindar Información de la aeronave, el tipo de emergencia, falla detectada, tipo y cantidad de combustible, pasajeros y tripulantes a bordo, pasajeros especiales, hora prevista o tiempo aproximando de aterrizaje, pista a utilizar, matrícula y explotador de la aeronave e información respecto a transporte de materiales peligrosos.
3. Realizar el registro, donde se indique la hora y el nombre de la persona que recibe la información en cada una de las dependencias.

17.5.4.2. Procedimiento del Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

Antes

1. Al recibir la ALERTA LOCAL, el personal se dispondrá dentro de las máquinas a la espera de nueva información.
2. Al recibir la ALARMA GENERAL, desplazarán las máquinas y las ubicarán en los sitios estipulados en el protocolo y a la espera de nueva información.
3. Al recibir la notificación de ACCIDENTE DE AERONAVE, desplazarán las máquinas al sitio indicado por el controlador.

17.5.4.3. Procedimientos de Sanidad Aeroportuaria

Antes

1. Estar pendientes al llamado del Grupo de Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), para los efectos de instalación del Área de Concentración de Víctimas-ACV.
2. Notificar, de ser necesario, al Centro Regulador de Urgencias y Emergencias de Bogotá-CRUE, sobre la situación actual y el estado de prevención en caso de necesitar la activación de la red hospitalaria.

17.5.4.4. Procedimiento de Seguridad Aeroportuaria

Antes

1. Informar la novedad al personal que presta servicio de vigilancia en el aeropuerto, con el fin de estar pendientes de nuevas instrucciones.
2. Notificar a la Policía Aeroportuaria sobre la novedad.

3. Notificar, de ser necesario, al Ejército de Colombia sobre la novedad y solicitar a la misma estar pendiente de nuevas instrucciones.

17.5.5. INCIDENTE DE AERONAVE EN TIERRA

17.5.5.1. Procedimiento de la Torre de Control-TWR

Durante

1. Notificar al Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), y si se requiere a Sanidad Aeroportuaria, acorde con la carta de acuerdo con TWR El Dorado. y a la Oficina de Control y Seguridad Aérea.
2. Informar al Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.), Sanidad Aeroportuaria, Oficina de Control y Seguridad Aérea, y a la Administración del Aeropuerto sobre la ubicación del incidente de acuerdo con las coordenadas del Mapa Reticular del Aeropuerto, (Ver anexo 02, del Plan de Emergencia).
3. Reportar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, del incidente en el Aeropuerto y las condiciones de operación del mismo y a la Dirección del Servicio a la Navegación Aérea.

Después

4. Reanudar las operaciones en el Aeropuerto, una vez sea notificada la normalidad por el Grupo de Salvamento y Extinción de Incendios.
5. Reportar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, la finalización del incidente en el Aeropuerto y a la Dirección del Servicio a la Navegación Aérea.
6. Apoyar en el informe con los registros realizados durante el tiempo del incidente.

17.5.5.2. Procedimiento de la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO

Durante

1. Una vez informada, expedirá la facilidad de tipo NOTAM dirigida a los entes que corresponda, conforme al Manual de Facilidades, notificando las condiciones de operatividad del aeropuerto.

Después

2. Expedir la facilidad de tipo NOTAM, dirigida a los entes que corresponda, conforme al Manual de Facilidades, notificando sobre la finalización de la novedad y el retorno a la normalidad.

17.5.5.3. Procedimiento de la Oficina de Control y Seguridad Aérea

Una vez notificada por la Torre de Control-TWR del incidente, procederán de acuerdo con los protocolos establecidos por dicha Oficina para dar respuesta:

Durante

1. Corroborar la información recibida.
2. Desplazarse al sitio del incidente.
3. Proceder a realizar las actividades pertinentes para recopilar la información y elementos en materia de investigación para los fines pertinentes.
4. Autorizar el movimiento de la aeronave y/o sus partes, al sitio designado por el administrador del aeropuerto y/o el explotador de la aeronave.

Después

5. Realizar el informe pertinente, entregar copia al Gerente o Administrador del Aeropuerto.

*17.5.5.4. Procedimientos del Servicio
de Extinción de Incendios- ARFF
(Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)*

Durante

- Dirigirse a la zona del incidente indicado por la Torre de Control-TWR.
- Ejecutar las acciones pertinentes para el aseguramiento de la zona del incidente.
- Tomar las medidas necesarias para controlar el incidente.

Después

Rendir informe por escrito, al Director ARFF/SEM.

17.5.5.5. Procedimiento de Seguridad Aeroportuaria

Notificados de la Situación, esta dependencia procederá:

Durante

Notificar al personal de la compañía que presta los servicios de vigilancia en el aeropuerto sobre el incidente e indicar a estos sobre las medidas que permitan restringir el ingreso de personal a las plataformas y áreas de movimiento en caso de ser necesario.

Controlar el ingreso de personal no permitido a la zona del incidente.

Después

Realizar el informe respectivo y entregar copia al Gerente de Operaciones de OPAIN S.A.

17.5.5.6. Procedimiento del Inspector de Plataforma-IP

Recibida la notificación de alerta por cualquier medio, procederá:

Durante

1. Solicitar instrucciones al controlador, sobre las acciones a seguir.

Después

2. Realizar el informe respectivo y entregar copia al Jefe de Plataforma.

17.5.5.7. Procedimiento de la Empresa Explotadora

Durante

1. Conocida la información del incidente, hará presencia en la zona, con el fin de apoyar y facilitar las acciones para corregir la novedad.

Después

2. Una vez autorizada el retiro de la aeronave, por la Oficina de Control y Seguridad Aérea, procederá a despejar la zona.
3. Apoyar las labores de investigación.

17.6. MANDO Y CONTROL.

Debido a la naturaleza y complejidad de los accidentes aéreos se debe considerar la posibilidad de utilizar los dos tipos de mando aplicables en el SCI:

Mando único (MU)

Se da cuando solo una institución u organización es la responsable de la atención del incidente en una jurisdicción o área. Debe estar bajo un protocolo y acordado con las autoridades. El CI debe asumir todas las responsabilidades de manejo del incidente, desarrollar y aprobar el PAI, aprobar y ordenar todas las solicitudes de recursos y la desmovilización de los mismos.

Comando Unificado (CU)

Se da cuando en un incidente se ven involucradas dos o más instituciones u organizaciones que tienen competencias legales, geográficas o funcionales sobre la coordinación y/o atención del

incidente, establecido previamente en los protocolos. El Comando Unificado tendrá un único vocero. En el CU se planifica, coordina e interactúa con eficacia; además se establecen los objetivos, estrategias en un solo Plan de Acción del Incidente. Cada institución u organización participante mantiene su autoridad, responsabilidad y rendición de cuentas.

Acorde a los protocolos establecidos entre OPAIN.S.A. y los representantes de los grupos del Sistema Distrital de Emergencias de Bogotá a través del IDIGER se estableció lo siguiente:

- Los accidentes e incidentes dentro del aeropuerto se aplicará un mando único ejercido por la el Servicio de Extinción de Incendios ARFF.
- Los accidentes e incidentes fuera del aeropuerto se aplicará un mando unificado ejercido por la el Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá, IDIGER con asesoría técnica operativa del Servicio de Extinción de Incendios ARFF.

17.7. COMUNICACIONES.

Notificación y aviso de alerta.

La dirección ARFF/SEM inicia el proceso de notificar al IDIGER y Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá las emergencias aéreas que se presentes dentro y fuera del aeropuerto, estas organizaciones de respuesta de emergencia deberán iniciar con la aplicación de sus procesos de activación y despacho de recursos hacia el aeropuerto o puntos de ubicación estratégicos cercanos al aeropuerto internacional El dorado.

La comunicación se realizará usando los siguientes medios de comunicación:

- Teléfono línea directa.
- Avantel.

Ver anexo 004 Red de notificación.

La comunicación que se transmite durante la notificación inicial debe incluir:

- Tipo de aeronave.
- Número de personas a bordo (incluidos los pasajeros y la tripulación).
- Cantidad de combustible.
- La naturaleza de la emergencia.
- La presencia de las mercancías peligrosas conocidas por tipo, cantidad y ubicación.
- El lugar del accidente, si se conoce.

Esta información se encontrara con mayor desarrollo e información en el Capítulo II Secciones funcionales Numeral 9 del presente plan.

17.8. INFORMACIÓN PÚBLICA DE EMERGENCIAS AEREAS.

La emisión de los comunicados de prensa hacia los medios de comunicación se hará por parte de la UAEAEROCIVIL.

Esta información se encontrara con mayor desarrollo e información en el Capítulo II Secciones funcionales Numeral 11 del presente plan.

17.9. ACCIONES GENERALES DE EVACUACION.

La decisión definitiva respecto a la evacuación de la aeronave corresponde al piloto al mando, con los aportes del personal ARFF en el lugar del siniestro.

El personal del servicio de ARFF puede impedir una evacuación innecesaria poniéndose en comunicación con la tripulación de vuelo en la frecuencia apropiada y brindando a esa tripulación un informe de las condiciones externas.

Es importante recordar que, una vez iniciada, no se puede detener la evacuación.

El personal del servicio de ARFF puede controlar la mayoría de las emergencias en motores, trenes de aterrizaje y otras emergencias exteriores menores sin necesidad de evacuar y poner en peligro a los ocupantes de la aeronave.

Una evacuación innecesaria puede exponer a peligros y lesiones a los evacuados.

La decisión de evacuar es, en última instancia, decisión del piloto al mando. El personal del servicio de ARFF no impedirá la evacuación ni intentará entrar en el fuselaje, sino que prestará asistencia y estará dispuesto a ayudar a quienes no están en condiciones de autoevacuarse.

A fin de coordinar los procedimientos de evacuación, es conveniente establecer contacto directo con los miembros de la tripulación de vuelo, el Servicio de Extinción de Incendios ARFF de OPAIN se cuenta con radios en cada vehículo que operan en la frecuencia de control terrestre. Y a través

de la carta de ayuda mutua firmada con la torre de control permitirán que la aeronave cambie a esta frecuencia, si el tiempo y la naturaleza de la emergencia lo permiten.

- **Miembros de la tripulación:** Como las condiciones y medios difieren mucho en la mayoría de los aeropuertos, los miembros de la tripulación deben ser principalmente responsables de la aeronave y de sus ocupantes. La determinación final de efectuar la evacuación de los ocupantes de la aeronave y la manera en que se efectúe debe dejarse a discreción de la tripulación, a condición de que esta pueda ejecutar sus funciones normalmente.
- **Personal del servicio de ARFF:** Sus obligaciones y responsabilidades serán ayudar en lo que sea posible a los miembros de la tripulación de vuelo. Como es limitada la visibilidad de la tripulación de vuelo, el personal del servicio de ARFF deberá hacer una evaluación inmediata de la parte externa de la aeronave e informar de las condiciones extraordinarias a los miembros de la tripulación de vuelo.

Al personal del servicio de ARFF incumbe la protección de toda la operación. En el caso de que la tripulación de vuelo no pueda desempeñar sus funciones, el personal del servicio de ARFF será responsable de iniciar las medidas que sean necesarias.

Los pasajeros que utilizan, para evacuación, las salidas situadas sobre las alas, normalmente se deslizarán por el borde de salida del ala o por los flaps del ala (si están extendidos), y debería prestárseles ayuda para evitar que se lesionen las piernas y acompañarlos a un lugar seguro.

17.10. RECUPERACIÓN.

El esfuerzo aplicado por las dependencias del Aeropuerto Internacional El Dorado en la recuperación, dependerá de los siguientes factores a considerar:

El tiempo máximo estimado para la recuperación tras la contingencia.

- La existencia de actividades críticas del negocio afectadas por el incidente.
- La máxima criticidad de los procesos afectados.
- El impacto en ingresos y su posible crecimiento en caso de no concretarse las acciones de recuperación iniciales.
- El impacto del incidente en clientes, sociedad, reputación, repercusiones legales, etc.

Esta fase aplicada a la gestión del riesgo cuenta con las tareas de Rehabilitación y la Reconstrucción.

A continuación se explicaran estas dos tareas

- **Rehabilitación:** Recuperación, a corto plazo, de los servicios básicos e inicio de la reparación del daño físico, social y económico. Aquí se inicia la recuperación gradual de los servicios afectados por el evento y a la vez, la rehabilitación de la zona dañada. El restablecimiento de los servicios se logra a través de medidas temporales o provisionales que no constituyen necesariamente la reparación definitiva del sistema afectado, sino que solo buscan la restitución del servicio a corto plazo.
- **Reconstrucción:** Proceso de reparación, a mediano y largo plazo, del daño físico, social y económico, a un nivel de desarrollo superior al existente antes del evento. Es justamente en este componente donde se generan las mayores oportunidades para superar el nivel de desarrollo previo al desastre, por lo que se manejan medidas a mediano y largo plazo en procura de objetivos tales como: la creación de nuevas fuentes de empleo, la reparación de los daños materiales y la incorporación y adopción de medidas de prevención y mitigación.

Para el desarrollo de estas dos tareas se debe considerar la conformación de un Equipo de Análisis y Gestión de Continuidad de Negocio integrado por los representantes de las gerencias de OPAIN S.A., y en caso de afectación a terceros se establecerán trabajos conjuntos con sus respectivas unidades de crisis BCP.

Estos equipos analizarán los impactos que puede causar el no ejecutar un procedimiento para mantener la continuidad de las operaciones, durante la atención de un incidente o desastre.

Los impactos contemplados son:

- **Mandatorio / Legal:** Incluye pérdidas por no presentar requerimientos obligatorios en las actividades contractuales del Aeropuerto.
- **Financiero:** Incluye pérdida de ingresos, penalizaciones por no cumplir compromisos contractuales o niveles de servicio y pérdidas de oportunidades durante el tiempo inoperante.
- **Reputacional:** Incluye la pérdida de confianza por parte de los clientes (pasajeros, aerolíneas), del mercado y de los Entes de Control, reclamaciones de responsabilidad, clientes insatisfechos por el servicio, apariciones en las noticias por quejas de los clientes y pérdida de imagen.
- **Servicio al cliente:** Incluye el deterioro del servicio al cliente que impide la adecuada y oportuna atención a las necesidades de los usuarios.(aerolíneas)
- **Operativo:** Incluye la suspensión de la operación y los reprocesos que ello puede ocasionar.

Cada gerencia establecerá la metodología a implementar para presentar el análisis de impacto operacional.

Una vez presentado este análisis el Equipo presentara el plan al Gerente de general/Junta de socios, el cual incluirá como mínimo:

- Identificación de los objetivos y metas:

- Áreas e infraestructura a recuperar.
- Definición de respaldos operacionales.
- Tiempos y costos aproximados en la rehabilitación y reconstrucción.
- Dependencias involucradas en los procesos.
- Área o dependencia encargada de la ejecución del BCP.

Capacidad de recursos disponibles y requeridos para el inicio de la recuperación.

Con el fin de mantener la continuidad de las operaciones, la Gerencia de Operaciones debe establecer funciones críticas y procesos aeroportuarios; a su vez, determinará las prioridades de recuperación de tal manera que los tiempos en los objetivos trazados puedan ser establecidos por esta Gerencia.

18. SUCESOS NATURALES

18.1. TERREMOTO

Los movimientos de la corteza terrestre generan deformaciones intensas en las rocas del interior de la tierra, acumulando energía que súbitamente es liberada en forma de ondas que sacuden la superficie terrestre. Estos movimientos son los llamados terremotos, temblores o sismos.

La ciudad de Bogotá de acuerdo con el Estudio General de Amenaza Sísmica de Colombia (AIS, 2009), se localiza en una zona de amenaza sísmica intermedia, con una aceleración máxima probable Aa de 0.15 g para un periodo de retorno de 475 años. Y el aeropuerto internacional el Dorado está ubicado en la zona 4 (lacustre B) del mapa de microzonificación sísmica realizado por el IDIGER.

- Los principales efectos de un Sismo son:
 - Destrucción por vibración.
 - **Licuación**, se presenta en suelos arenosos, saturados con agua, usualmente ubicados cerca de ríos o mares, o sitios en donde en el pasado existían lagos o lagunas; estos terrenos al producirse el terremoto pierden su consistencia, y mientras dura la vibración del terremoto, pierden la capacidad portante, es decir, de sostener las estructuras que han sido construidas allí.

- Emergencias Conexas generadas después de un sismo o terremoto:
 - Deslizamientos.
 - Incendios.
 - Inundaciones, por ruptura de tuberías, ruptura de tanques de agua.
 - Derrames de productos químicos.
 - Efectos sobre las personas: heridas, fracturas, quemaduras, muertes.

- Características.

Los terremotos son de aparición súbita, seguidos frecuentemente de réplicas que se pueden presentar en diferencia de tiempo entre horas a días, dependiendo de la profundidad donde se genere el movimiento. El daño que se produce es ocasionado por generación de los movimientos zigzagueantes producidos por la vibración, fallas y grietas de la superficie terrestre, ascensos y descensos del suelo, licuación y deslizamientos.

Para comparar un terremoto con otro se utilizan dos medidas: la magnitud y la intensidad.

- **Magnitud:** mide la energía liberada en el foco (punto, dentro de la tierra, de donde proviene el movimiento que es la causa misma del sismo). Se calcula analizando el registro de las ondas sísmicas en un aparato llamado sismógrafo, situado a una distancia definida del epicentro (punto de la superficie terrestre situado sobre el foco). Actualmente se usa la llamada Escala de Magnitudes. En esta escala, el pasar de un grado a otro, significa un cambio de energía liberada de treinta y dos veces.
- **Intensidad:** grado de los efectos destructivos en el lugar donde se evalúa. La escala de intensidades más conocida es la de doce grados denominada Modificada de Mercalli. Se ordena de menor a mayor de acuerdo al grado de destrucción; va desde 1 (detectable por instrumentos de medición muy sensibles), hasta 12 (catástrofe o destrucción casi total).
- Área de Riesgos.

Según el IDIGER, la amenaza sísmica en el Aeropuerto Internacional Eldorado se puede considerar como una amenaza natural de incidencia alta.

Se puede concluir que la amenaza por terremotos en los terrenos del aeropuerto es muy significativa y es necesario analizar a qué tipo de emergencias pueden a lugar.

- Evaluación de riesgos.

El Aeropuerto Internacional el Dorado cuenta con un estudio de vulnerabilidad realizado por la empresa FREMAP en el cual contempla este tipo de escenarios en las estructuras aeroportuarias.

18.1.1. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

Los supuestos aquí aplicados son relativos a lo que podría suceder en el caso de un terremoto en el aeropuerto. Las situaciones se basan acorde a los principales hallazgos del plan de vulnerabilidad 2015; identifica instalaciones que pueden verse afectados; incluye mapas y descripciones de las características geográficas tales como las líneas de falla; áreas ambientales sensibles, y las rutas de transporte; factores climáticos y meteorológicos

Esta sección incluye información acerca de:

La susceptibilidad y el impacto causado al aeropuerto internacional El dorado frente a un terremoto, se evalúa acorde a los siguientes aspectos:

- El tipo de suelos.

- Vías de acceso.
- Sistemas de comunicación.
- Tipo de construcción y diseño de sus instalaciones y,
- La proximidad a una falla geográfica.

Esta información se encuentra en el plan de vulnerabilidad 2015.

18.1.2. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

18.1.2.1. Torre de control Bogotá.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la AEROCIVIL para estas situaciones.
- Restringir las operaciones de aeronaves en las áreas de movimiento hasta que hayan sido inspeccionados por los Inspectores de Plataforma y Vehículos de Superficie.
- Inspeccionar sus instalaciones después de un sismo y evaluar el impacto causado por este.

18.1.2.2. Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la OPAIN para estas situaciones.
- Realizar las operaciones de extinción de incendios y salvamento, según sea necesario.
- Realizar las acciones de Búsqueda y Rescate en estructuras de colapsadas.
- Realizar un análisis de daños en instalaciones destinadas al almacenamiento de combustibles y otros problemas potenciales que involucren materiales peligrosos.
- Realizar un análisis y evaluación de las bases de bomberos y al personal ARFF verificando:
 - Determinar la integridad y funcionalidad de las bases.
 - Evaluar las condiciones de seguridad en los sistemas vitales de electricidad, agua y saneamiento.
 - Evaluar las condiciones de almacenamiento de agua contra incendios.
 - Probar todos los teléfonos y sistemas de notificación con TWR.
 - Probar los radios base (frecuencias internas y TWR) y radios portátiles.
 - Probar los sistema de alerta (timbres).

- Verificar las condiciones físicas y médicas del personal ARFF y activar el plan de acción para este fin.

18.1.2.3. Dirección de Seguridad AVSEC.

- Reforzar la seguridad del aeropuerto a las áreas críticas afectadas tan pronto como sea posible.
- Coordinar con la autoridad de tráfico, incluyendo los enlaces con los organismos policiales de ayuda mutua.

18.1.2.4. Servicio de Emergencias Médicas.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la empresa de sanidad para estas situaciones.
- Organizar las medidas necesarias para la clasificación y el tratamiento de las posibles víctimas.
- Coordinar el transporte (aire, tierra o agua) de las víctimas a los servicios médicos designados.
- Verificar los sistemas de comunicación que permitirán, coordinar actividades con unidades de la secretaria Distrital de Salud.
- Mantener una lista de los pacientes atendidos.
- Adoptar medidas para la reposición de suministros médicos, según sea necesario.

18.1.2.5. Gerencia de Operaciones.

- Solicitar las inspecciones de las áreas de movimiento, según sea necesario.
- Solicitar la expedición de los NOTAM(s) apropiado, si las condiciones lo justifican y permiso.
- Activar el Centro de Operaciones de Emergencia Aeropuerto (COE), según corresponda.

- En la medida que los sistemas de comunicación permitan, coordinar actividades con el Sistema Distrital /Regional /Nacional de Gestión del Riesgo, si es necesario.
- Coordinar actividades con la AEROCIVIL, según sea necesario.

18.1.2.6. Gerencia de Infraestructura y Mantenimiento.

- Evaluar, acondicionar, reparar, suspender los servicios críticos y vitales, según sea necesario.
- Proporcionar inspecciones de infraestructura, según sea necesario.
- Ayudar en la recuperación de las instalaciones y servicios vitales a su cargo, incluyendo la remoción de escombros.
- Prestar servicios de apoyo en limpieza y reacondicionamiento de áreas.
- Participar las reuniones del COE.

18.1.2.7. Explotadores de aeronaves.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la empresa para estas situaciones.
- Establecer un censo de pasajeros en tránsito desde Bogotá al momento de presentarse el terremoto.
- Inspeccionar las instalaciones de propiedad / operados o mantenidos por estos inquilinos.

18.1.2.8. Tenedores de espacio.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por su empresa para estas situaciones.
- Establecer los grupos de brigadas de emergencia empresarial y de ser necesario iniciar con la evacuación de las áreas afectadas.
- Inspeccionar las instalaciones asignadas verificando la operatividad.

18.1.3. MANDO Y CONTROL.

Esta amenaza en particular es esencial para que el aeropuerto internacional El dorado tome medidas inmediatas en la rápida recolección de información sobre la evaluación de daños y necesidades. Debido a la naturaleza multifacética de los esfuerzos de respuesta y recuperación necesarios para dar respuesta a un terremoto, se recomienda un Mando Unificado.

Dando una priorización acorde a los objetivos plateados sobre los siguientes temas a ser desarrollados:

- Búsqueda y Rescate en Estructuras Colapsadas.
- Supresión y extinción de Incendios:
- Evaluación de daños y estimación de necesidades
- Control de accesos.
- Restauración y reparación de energía eléctrica, gas natural, agua, alcantarillado, y todos los sistemas de comunicación para minimizar el impacto en los servicios críticos.
- Inspección de edificios y estructuras que son críticos para las operaciones del aeropuerto (por ejemplo, el terminal, torre, sistemas de abastecimiento de combustible, etc.). Designar los que puede ser ocupado e identificar los que son inseguros.

18.1.4. NOTIFICACIÓN Y AVISO DE ALERTA.

Los terremotos y sismos ocurren sin previo aviso.

18.1.5. INFORMACIÓN PÚBLICA DE EMERGENCIAS.

El flujo de información precisa y oportuna es fundamental para la protección de vidas y la propiedad después de un terremoto.

Esta sección hace frente a las actualizaciones de información pública dadas por las autoridades y los mensajes de instrucción generados desde el aeropuerto hacia a todos los usuarios y tenedores del aeropuerto internacional El Dorado.

Esta información debe ser específica, describiendo consejos de supervivencia y otras medidas de respuesta durante e inmediatamente después de un terremoto.

18.1.6. ACCIONES PROTECTORAS.

La premisa general de protección frente a un sismo o terremoto es la de resguardarse en sitios seguros de posibles caídas de cielorrasos, luminarias y demás elementos no estructurales.

Si está próximo a una puerta de salida que da al exterior de la edificación en línea recta, sin obstáculos ni escaleras y considera que el área del exterior es más segura evacue hacia el exterior.

El CI junto con el COE determinara la zona (s) más segura (s) de reubicación de las personas de aquellas instalaciones que podrán recibir más daño cuando es golpeado por las réplicas posteriores.

La reubicación del personal transitorio (pasajeros extranjeros) hacia a los centros alojamientos temporales designados por el distrito, la región o nación debe ser coordinada con el IDIGER.

18.1.7. RECUPERACIÓN.

Aplicar el numeral 17.10. Descrito para este escenario.

18.2. INUNDACIONES

El régimen climático en Bogotá es bimodal, presentándose dos temporadas lluviosas que van entre los meses de Febrero a Mayo y de Septiembre a Noviembre. Dos secas entre Diciembre y Febrero y entre Junio y Agosto.

Según el Plan Distrital de Prevención y Atención de Emergencias, PDPAE, adoptado mediante el Decreto 423 de 2006, en las localidades de Engativá y Fontibón se presenta inundación por desbordamiento, reflujos y encharcamiento asociada a algunas áreas del entorno del aeropuerto.

Se concluye que existe un área dentro del aeropuerto que puede verse afectada por inundaciones y que además la frecuencia de precipitaciones es alta. (Estas áreas están descritas en el plan de Vulnerabilidad 2015 elaborado por FREMAP)

18.2.1. Área de Riesgos.

Las zonas se ubican en el lado del Aeropuerto más cercano al río Bogotá, esto es, en las zonas cercanas a las cabeceras 13R y 13L; por lo cual, es necesario considerar La amenaza de inundación en estas cabeceras, donde las posibles inundaciones pueden afectar a las operaciones aeronáuticas en las cabeceras de la pista cercanas a esta zona.

18.2.2. Evaluación de riesgos.

La evaluación a estas situaciones se encuentra en el plan de vulnerabilidad 2015 elaborado por FREMAP.

18.2.3. SITUACIÓN Y SUPUESTOS

Los desbordamientos del río Bogotá son causados principalmente por lluvias intensas, en los orígenes de las cuencas hidrográficas. Este fenómeno se presenta en temporada alta de lluvias

Las inundaciones súbitas resultan de lluvias torrenciales localizadas, donde el suelo identificado como humedales se satura rápidamente, convergiendo el agua precipitada en su totalidad a los canales.

Hay diferentes tipos de inundaciones:

- Por desbordamiento de los ríos (vertientes de planicie),
- Inundaciones por lluvias torrenciales y falta de absorción,

Sin embargo, es conveniente aclarar que las inundaciones, no son en realidad eventos fortuitos, del azar o generados por la intervención del hombre o fenómenos anómalos de la naturaleza. A veces, corresponden a características de las cuencas que anegan y regulan a la vez (amortiguan) el incremento de las lluvias en extensas zonas, siguiendo patrones ya definidos. A la vez aportan irrigación y fertilización a los terrenos temporalmente cubiertos por el manto de agua.

18.2.4. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES

18.2.4.1. Torre de Control Bogotá.

- Solicitar la inspección a las instalaciones destinadas a la aeronavegabilidad por el potencial daño y operatividad de los mismos afectados por la inundación.
- Restringir las operaciones de aeronaves en el aeropuerto en las áreas de movimiento hasta que hayan sido inspeccionados por el respectivo concesionario (CODAC, OPAIN).
- Solicitar los NOTAM apropiados por temas relacionados a desplazamiento de umbrales.

18.2.4.2. Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

- Colaborar en la prestación de asistencia en evacuación y rescate a personal atrapado por las inundaciones.
- Evalué si hay fugas de petróleo y otros problemas potenciales de materiales peligrosos que puedan tener contacto con áreas inundables.

18.2.4.3. Seguridad AVSEC.

- Evacue y reubique el personal o puestos de control afectados por las inundaciones.
- Reforzar la seguridad en las zonas evacuadas con recursos tecnológicos (cámaras).

18.2.4.4. Servicios Médicos de Emergencia SEM.

- Establezca el ACV de ser necesario para las víctimas generadas por la inundación.

18.2.4.5. Gerencia de Operaciones.

- Solicitar las inspecciones de las áreas de movimiento, según sea necesario.
- Solicitar la expedición de los NOTAM(s) apropiado, si las condiciones lo justifican.
- Activar el Centro de Operaciones de Emergencia Aeropuerto (COE), según corresponda.
- En la medida que los sistemas de comunicación permitan, coordinar actividades con el Sistema Distrital /Regional /Nacional de Gestión del Riesgo, si es necesario.
- Coordinar actividades con la AEROCIVIL, según sea necesario.

18.2.4.6. Gerencia de Infraestructura y Mantenimiento.

- Evaluar, acondicionar, reparar, suspender los servicios críticos y vitales, según sea necesario.
- Proporcionar inspecciones de infraestructura, según sea necesario.
- Ayudar en la recuperación de las instalaciones y servicios vitales a su cargo, incluyendo la remoción de agua.
- Prestar servicios de apoyo en limpieza y reacondicionamiento de áreas.
- Participar las reuniones del COE.

18.2.4.7. Explotadores de aeronaves.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la empresa para estas situaciones.
- Establecer un censo de pasajeros en tránsito desde Bogotá al momento de presentarse la inundación.
- Inspeccionar las instalaciones de propiedad / operados o mantenidos por estos inquilinos.

18.2.4.8. Tenedores de espacio.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por su empresa para estas situaciones.

- Establecer los grupos de brigadas de emergencia empresarial y de ser necesario iniciar con la evacuación de las áreas afectadas.

18.2.5. MANDO Y CONTROL.

Esta amenaza en particular es esencial para que el aeropuerto internacional El dorado tome medidas inmediatas en la rápida recolección de información sobre la evaluación de daños y necesidades. Debido a la naturaleza multifacética de los esfuerzos de respuesta y recuperación necesarios para dar respuesta a una inundación, se recomienda un Mando Unificado.

Dando una priorización acorde a los objetivos planteados sobre los siguientes temas a ser desarrollados:

- Búsqueda y Rescate en áreas inundadas.
- Supresión y extinción de Incendios.
- Evaluación de daños y estimación de necesidades.
- Control de accesos.
- Restauración y reparación de energía eléctrica, gas natural, agua, alcantarillado, y todos los sistemas de comunicación para minimizar el impacto en los servicios críticos.
- Inspección de infraestructura crítica para las operaciones del aeropuerto (por ejemplo, el terminal, torre, sistemas de abastecimiento de combustible, etc.). Designar los que pueden ser ocupados e identificar los que son inseguros.

18.2.6. NOTIFICACIÓN Y AVISO DE ALERTA.

A través del CCO se hará constante seguimiento a la cota del río, humedales y demás zonas propensas a inundaciones.

El CCO informara a las dependencias responsables en la atención y respuesta de esta emergencia.

18.2.7. INFORMACIÓN PÚBLICA DE EMERGENCIAS.

Esta sección hace frente a las actualizaciones de información pública dadas por las autoridades y los mensajes de instrucción generados desde el aeropuerto hacia a todos los usuarios y tenedores del aeropuerto internacional El Dorado. Esta información debe ser específica, describiendo medidas de respuesta durante e inmediatamente después de una inundación.

18.2.8. ACCIONES PROTECTORAS.

El CI junto con el COE determinara la zona (s) más segura (s) de reubicación de las personas de aquellas instalaciones que podrán recibir más daño cuando es golpeado por las inundaciones.

La reubicación del personal transitorio (pasajeros extranjeros) hacia a los centros alojamientos temporales designados por el distrito, la región o nación debe ser coordinada con el IDIGER.

18.2.9. RECUPERACIÓN.

Aplicar el numeral 17.10. Descrito para este escenario.

19. INCENDIOS

Los aeropuertos, tanto por su funcionamiento como por su mantenimiento, tienen una probabilidad elevada de amenaza de incendio.

En caso de emergencia en las instalaciones aeroportuarias del Aeropuerto Internacional Eldorado, la población potencialmente afectada sería, de forma orientativa, tenedores de espacio, usuarios, visitantes, pasajeros y funcionarios de Opain que, de promedio, puedan encontrarse en una instalación o en zonas anexas.

Las instalaciones asociadas que generan amenazas de incendio en cada uno de los edificios son las siguientes:

- Ductos de instalaciones.
- Cocinas.
- Almacenes.
- Salas de máquinas de instalaciones de climatización.
- Salas de Bombas de Protección contra Incendios.
- Talleres de mantenimiento.
- Almacén de residuos.

Edificios-Instalaciones del recinto aeroportuario de riesgo especial, los cuales pueden suponer incendios en las instalaciones y edificios adyacentes:

- Centros de generación (grupos electrógenos).
- Subestaciones eléctricas.
- Hangares y bodegas de carga.
- Instalaciones de almacenamiento de hidrocarburos.

Evaluación de riesgos.

La evaluación que identifica aquellas instalaciones que puedan representar las preocupaciones especiales de respuesta, como la terminal de carga, edificios o áreas de almacenamiento de combustible, se encuentra registrada en el plan de Vulnerabilidad elaborado por FREMAP.

19.1. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

Aquellos locales de riesgo especial ubicados en los centros o dependencias del Aeropuerto de cada uno de los edificios evaluados. Son los que por su destino, uso o por los elementos e instalaciones de los que están dotados, pueden dar lugar a una situación de amenaza. También se ha procedido a identificar en estos planos, los sectores de incendios que mantendrían un sector aislado durante 1 hora o 2 horas, dependiendo del tipo de muro construido. Esta información nos identifica la propagación que puede sucederse y el control sobre el incendio que en un momento dado pueda ocurrir.

Los edificios que no cumplan con la Norma contraincendios colombiana NSR-10, capítulos J y K, y/o no se encuentren sectorizados estarán sometidos a un peligro de incendio mayor que el que pudieran tener los edificios que cumplan con la Normativa. Esta información se desarrolla en el plan de Vulnerabilidad 2015 de MAPRE.

19.2. ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

19.2.1. Procedimiento de la Torre de Control-TWR

Durante

- Recibida la información de la emergencia, definirá el estado de servicio del aeropuerto, solicitando a la Oficina AIS/COM, la publicación del NOTAM correspondiente e informando a la Dirección de Servicio a la Navegación Aérea.
-
- De ser necesario, restringir la operación de aeronaves hacia el aeropuerto.

Después

- Notificar a la Oficina de AIS/COM y a la Dirección de Servicio a la Navegación Aérea, sobre la culminación de la emergencia para la normalización del servicio.

19.2.2. Procedimiento de la Brigada de Emergencia del Aeropuerto

Durante

- Notificado de la emergencia, alertar a los integrantes, para desplazarse al sitio del evento.
- Coordinar con el Puesto de Comando-PC, para brindar el apoyo necesario en la emergencia.

Después

- Realizar el informe respectivo y entregar copia al informe a la Gerencia o Administrador del Aeropuerto.

19.2.3. Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la OPAIN para estas situaciones.
- Aplicar agentes de extinción de incendios adecuados para cualquier combustible incendio que afecte, si lo solicita el Comandante de Incidentes.
- Realizar las operaciones de extinción de incendios y salvamento, según sea necesario.
- Realizar las acciones de Búsqueda y Rescate en incendios.
- Realizar un análisis de daños en instalaciones destinadas al almacenamiento de combustibles y otros problemas potenciales que involucren materiales peligrosos.

19.2.4. Dirección de Seguridad AVSEC.

- Reforzar la seguridad del aeropuerto a las áreas críticas afectadas tan pronto como sea posible.
- Coordinar con la autoridad de tráfico, incluyendo los enlaces con los organismos policiales de ayuda mutua.

19.2.5. Servicio de Emergencias Médicas.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la empresa de sanidad para estas situaciones.
- Organizar las medidas necesarias para la clasificación y el tratamiento de las posibles víctimas.
- Coordinar el transporte (aire, tierra o agua) de las víctimas a los servicios médicos designados.
- Verificar los sistemas de comunicación que permitirán, coordinar actividades con unidades de la secretaria Distrital de Salud.
- Mantener una lista de los pacientes atendidos.
- Adoptar medidas para la reposición de suministros médicos, según sea necesario.

19.2.6. Gerencia de Operaciones.

- Solicitar las inspecciones de las áreas de movimiento, según sea necesario.
- Solicitar la expedición de los NOTAM(s) apropiado, si las condiciones lo justifican y permiso.
- Activar el Centro de Operaciones de Emergencia Aeropuerto (COE), según corresponda.
- Coordinar actividades con la AEROCIVIL, según sea necesario.

19.2.7. Gerencia de Infraestructura y Mantenimiento.

- Evaluar, acondicionar, reparar, suspender los servicios críticos y vitales, según sea necesario.
- Proporcionar inspecciones de infraestructura, según sea necesario.
- Ayudar en la recuperación de las instalaciones y servicios vitales a su cargo, incluyendo la remoción de escombros.
- Prestar servicios de apoyo en limpieza y reacondicionamiento de áreas.
- Participar las reuniones del COE.

19.2.8. Explotadores de aeronaves.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por la empresa para estas situaciones.
- Establecer un censo de pasajeros en tránsito desde Bogotá al momento de presentarse el incendio.
- Inspeccionar las instalaciones de propiedad / operados o mantenidos por estos inquilinos.

19.2.9. Tenedores de espacio.

- Aplicar los procedimientos de protección y resguardo diseñados por su empresa para estas situaciones.
- Establecer los grupos de brigadas de emergencia empresarial y de ser necesario iniciar con la evacuación de las áreas afectadas.
- Inspeccionar las instalaciones asignadas verificando la operatividad.

19.3. MANDO Y CONTROL.

Para la atención de este tipo de incidentes se aplicara un tipo de mando Unificado entre los Servicios ARFF de OPAIN y el Cuerpo Oficial de Bomberos Bogotá.

El CI en la escena junto con el COE de OPAIN S.A. determinará y realizará:

- La necesidad de suspender o limitar las funciones y servicios operacionales del Aeropuerto y centrarse en los requerimientos de respuesta a emergencias solicitados por el CI.
- Alertar a la opinión pública.
- Cerrar los negocios y operaciones de la terminal.
- Evacuar las instalaciones adyacentes involucradas.
- Realizar estudios para determinar el alcance de los daños.
- Reforzar el control de acceso a las instalaciones involucradas y sus alrededores hasta que haya sido inspeccionado por el CI y que este determine que es seguro. Sólo el personal directamente involucrado en las operaciones de respuesta de emergencia y las investigaciones posteriores deben ser autorizados a entrar.
- Restaurar la energía eléctrica y agua, según sea necesario.

19.4. NOTIFICACIÓN Y AVISO DE ALERTA.

La terminal uno cuenta con un sistema FADS monitoreado por el servicio ARFF el cual genera la activación en situaciones de incendio, este sistema, cuenta con detección (Smock y Beam Detectors) y respuesta (splinkers), también cuenta con pulsadores manuales, que dan la señal de alerta al servicio ARFF.

La terminal dos o TPA cuenta con un sistema de incendios básico (pulsadores, gabinetes) NO integrado ni monitoreado por el servicio ARFF, la activación realizará telefónica a través del CCO de OPAIN.

La terminal de Carga cuenta con un sistema de monitoreo de incendios dividido por zonas, este sistema lo monitorea la CCS del NTC y esta a su vez telefónicamente activa al CCO de OPIAN y al Servicio ARFF.

Las nuevas instalaciones de la Torre de Control y CGAC esta supervisado por personal de AEROCIVIL ubicado en el CGAC; en la base de bomberos ARFF sur se cuenta con una pantalla de monitoreo que notifica en primera instancia la ocurrencia de una situación de alerta, el personal ARFF estará de manera preventiva disponible para dar una respuesta una vez el personal de la AEROCIVIL confirme la alerta como una emergencia.

Otras instalaciones ubicadas en el aeropuerto (zonas concesionadas y no concesionadas) cuentan con sus propios sistemas de monitoreo y/o respuesta a incendios; el enlace y activación al servicio ARFF de OPAIN se realizara telefónicamente a través de la línea 2662255/56.

19.5. INFORMACIÓN PÚBLICA DE EMERGENCIAS.

Esta sección hace frente a las actualizaciones de información pública dadas por las autoridades y los mensajes de instrucción generados desde el aeropuerto hacia a todos los usuarios y tenedores del aeropuerto internacional El Dorado.

Esta información debe ser específica, describiendo medidas de respuesta durante e inmediatamente después de un incendio.

19.6. ACCIONES PROTECTORAS.

- Toda acción de protección inicial para el resguardo del personal involucrado y afectado por un incendio estará a cargo de la brigada de emergencia de la empresa afectada utilizando sus procedimientos.
- Todas las acciones primarias de respuesta a incendios estarán dadas a la evacuación y salida del personal afectado de manera directa por el incendio.
- Si no puede evacuar hacia algún punto de encuentro, busque las zonas demarcadas como áreas de refugio ubicadas en las escaleras de emergencia y active el citofono informando su condición actual.
- La evacuación del personal no afectado de manera directa por el incendio pero que por las condiciones especiales del mismo incendio pueda llegar a ser afectado la determinara el CI en la escena teniendo en cuenta:
 - Tipo de combustible involucrado.
 - Estructura afectada.
 - Dirección del viento.
 - Áreas o estructuras a refrigerar.
- La distancia mínima para iniciar la supresión y control de los Incendios en tanques fijos y carro tanques será de 100 m.

19.7. RECUPERACIÓN.

Aplicar el numeral 17.10. Descrito para este escenario.

20. INCIDENTES CON MATERIALES PELIGROSOS

Los tipos y cantidades de mercancías peligrosas que se producen, procesan, utilizan y almacenan en Colombia han aumentado los requerimientos técnicos y legales para la preparación y respuesta a las emergencias en todos los puntos de la producción y los sistemas de distribución. Una liberación no controlada de un material peligroso puede suponer un riesgo para la vida, la salud o la propiedad.

Un incidente de esta índole afecta a la comunidad aeroportuaria especialmente al personal ubicado en las áreas de carga, hangares y demás instalaciones donde usen, manipulen, almacenen y transporte estas mercancías.

A su vez el transporte de los líquidos combustibles que se usan para el abastecimiento de las aeronaves genera un gran impacto al medio ambiente al momento de ser derramado.

Es por ello que el aeropuerto internacional Eldorado implementa en esta sección los aspectos a considerar para la respuesta a estas situaciones manteniendo las siguientes premisas:

- Reconocer e Identificar rápidamente la clasificación específica o genérica de la materia (s) involucrado en el incidente, e
- Implementar las acciones iniciales de protección al personal y del público en general.

Área de Riesgos.

Las principales áreas en riesgo de incidentes con materiales peligrosos dentro de las instalaciones del aeropuerto internacional Eldorado se encuentran ubicadas en las terminales de carga, hangares, sistema BHS (nivel 5) y bodegas de transporte logístico.

También se consideran como áreas de riesgo las bodegas de carga de las aeronaves.

Evaluación de riesgos.

El plan de Vulnerabilidad 2015 considera las siguientes amenazas asociadas a las mercancías peligrosas dentro del aeropuerto:

Contaminación por manejo incorrecto de mercancías peligrosas en las diferentes Terminales de Carga, donde el volumen de mercancías peligrosas puede llegar a ser elevado.

Contaminación por almacenamiento incorrecto de materiales peligrosos.

Contaminación por fugas y derrames causados por el mantenimiento deficiente de los vehículos y equipos que acceden a plataforma.

Reglamentos.

La Normativa específica que aplica en el caso de Mercancías peligrosas en el transporte aéreo para Colombia es:

- RAC 10 Transporte sin riesgo mercancías peligrosas por vía aérea
- Anexo 18 Transporte sin riesgo de mercancía peligrosas por vía aérea.
- Documento 9284 de OACI Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de Mercancía peligrosas por vía aérea
- IATA: Manual “Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas” Última Edición.

20.1. SITUACIÓN Y SUPUESTOS.

El aeropuerto internacional Eldorado cuenta con un mapa actualizado e información estadística sobre los materiales peligrosos almacenadas en la terminal de carga. Esta información reposa en un Software manejado por la dependencia de HSEQ de OPAIN S.A.

20.2. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

20.2.1. Torre de control Bogotá. (De acuerdo con la carta de acuerdo)

- Proporcionar información relevante (cantidad de combustible, número de pasajeros y tripulación, mercancías peligrosas a bordo)
- Proporcionar soporte de control de tráfico aéreo y de tierra necesaria para las actividades de respuesta a emergencias.

20.2.2. Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

- Evalúe la información inicial dada por la base ARFF y determine su estrategia defensiva u ofensiva acorde al tipo de producto involucrado, si se ha suministrado información de reconocimiento o identificación, apóyese inicialmente en la guía de respuesta de emergencia (GRE).
- Realice la evaluación inicial, observe por el color del humo, signos y síntomas en las personas expuestas, avance de la columna de humo o vapores, la topografía del terreno o de la estructura involucrada.
- Elimine todas las fuentes de ignición.
- Establezca si hay personas en riesgo, medio ambiente o propiedades.
- De ser necesario establezca las zonas de aislamiento inicial, áreas de espera y solicite la ayuda adicional si es necesaria.
- Aplicar los Procedimientos establecidos para la atención a emergencias MATPEL.

20.2.3. Dirección de Seguridad AVSEC.

- Apoyar al CI con la seguridad escena.
- Coordinar las acciones de manejo de tráfico, incluida la coordinación con los organismos policiales de ayuda mutua.
- Apoyar los servicios de escolta de las zonas restringidas, según sea necesario.

20.2.4. Servicios Médicos de Emergencia (SEM).

Establecer una unidad médica en el lugar solicitado por el CI acorde con los planes y procedimientos establecidos.

20.2.5. Gerencia de Operaciones.

De ser un nivel de emergencia II o III establecer el COE y apoyar los requerimientos del CI en temas de:

- Evacuación de otras áreas del aeropuerto.
- Enlace con áreas o tenedores no concesionados.

- Cierre de posiciones o terminales.
- Consecución y/o alquiler de recursos especializados.

20.2.6. Empresa aérea involucrada.

Si una aeronave está directamente involucrada en el incidente, al operador aéreo o su representante designado deben hacer lo siguiente:

- Informar sobre los documentos de embarque de la aeronave.
- Proporcionar apoyo en el lugar del siniestro, según lo solicitado por el Comandante de Incidentes.
- Participar en operaciones en el PC y COE.

20.2.7. Tenedores de Espacio.

- Informar de personas afectadas y acciones iniciales de intervención aplicadas.
- Documentos de embarque y MSDS de los productos involucrados.

20.3. MANDO Y CONTROL.

El tipo de mando será único asumido por el personal adscrito al servicio ARFF.

Si se trata de materiales radiactivos, la notificación se debe realizar a INGEOMINAS o personal de Policía adscrito a la DIJIN. Los cuales tienen los equipos para la detección de este tipo de material peligroso.

Si se trata de agentes biológicos, o una ESPII, la respuesta se basará bajo el procedimiento BH.

20.4. ACCIONES PROTECTORAS.

El generador de la liberación del producto o mercancía peligrosa tendrá en cuenta la información suministrada en la Guía de Respuesta a Emergencias (GRE) en su versión actualizada los pasos indicados allí para iniciar con las acciones básicas de protección. A continuación se transcribirán en esta sección la información expresada en la GRE.

Las Acciones de Protección son aquellos pasos tomados para preservar la salud y la seguridad de los que responden a la emergencia y de la población, durante un incidente que involucre liberación de materiales peligrosos.

La Tabla de Aislamiento Inicial y Distancias de Acción Protectora (páginas de borde verde) predican el tamaño del área, en favor del viento, que podrían ser afectadas por una nube de gases peligrosos. La población en esta área deberá ser evacuada y/o protegida dentro de recintos cerrados (edificios, casas, comercios, etc.)

Aislé el área de peligro y no permita el ingreso a la misma:

Significa mantener lejos del área, a todos aquellos que no están directamente involucrados en las operaciones de respuesta de emergencia. Al personal de respuesta que no posea equipos de protección, no se le debe permitir la entrada a la zona de aislamiento. Esta tarea de «aislamiento» se realiza para establecer un control sobre el área de operaciones. Este es el primer paso que se debe seguir para cualquiera de las acciones protectoras. Vea la Tabla de Aislamiento y Distancias de Acción Protectora (páginas de borde verde) para información más detallada sobre ciertos materiales específicos.

Evacuar:

Consiste en movilizar a toda la población desde un área amenazada hasta un lugar seguro. Para realizar la evacuación, es necesario disponer de tiempo suficiente para advertir a la población, para que esté preparada y para abandonar el área. Si hay tiempo suficiente, la evacuación es la mejor acción de protección. Empiece por evacuar a la población más cercana y a aquellos al aire libre que estén directamente expuestos. Cuando llegue la ayuda adicional, expanda el área que va a ser evacuada a favor del viento y en viento cruzado hasta el punto recomendado en este libro guía. Aún después de que la gente ha sido evacuada a las distancias recomendadas, puede que no estén completamente a salvo. Dirige a los evacuados a un lugar definido, por una ruta específica, lo suficientemente lejos para que no tengan que retirarse nuevamente si el viento cambia.

Protección en el lugar:

En numerosos casos es conveniente que la población se mantenga en lugares cerrados (edificios, comercios, casas, etc.) hasta que pase el peligro. La protección en el lugar, se usa cuando la evacuación de la población pudiera causar mayores riesgos que el de quedarse donde están o

cuando una evacuación no puede ser realizada. Movilice a la gente hacia lugares cerrados, ordene cerrar todas las puertas y ventanas, sistemas de ventilación, calefacción y enfriamiento. La protección en el lugar puede no ser la mejor opción si:

Los vapores son inflamables;

si toma mucho tiempo el limpiar el gas del área; o

si los edificios no pueden cerrarse herméticamente.

Los vehículos pueden ofrecer alguna protección por un período corto si se cierran las ventanas y se desconectan los sistemas de ventilación. Los vehículos no son tan efectivos como los edificios para una protección en el lugar.

Es de vital importancia mantener la comunicación con personas competentes dentro del edificio para que estén avisadas acerca de los cambios de condiciones. Las personas que se encuentren en un lugar en donde puede suscitarse un incendio o una explosión, deben ser advertidas de estar lejos de ventanas porque existe peligro de proyección de vidrios o de fragmentos de metal.

Cada incidente con materiales peligrosos es diferente. Cada uno tendrá problemas y complicaciones especiales. La acción para proteger a la población deberá seleccionarse cuidadosamente. Estas páginas pueden ayudar en un principio. Los respondedores deberán continuar reuniendo información y evaluando la situación hasta que la amenaza haya sido eliminada.

20.5. RECUPERACIÓN.

Aplicar el numeral 17.10. Descrito para este escenario.

21. INCIDENTE DE SABOTAJE, AMENAZA DE BOMBA O APODERAMIENTO ILÍCITO

La información específica sobre estos eventos es información reservada de seguridad. La información específica sobre estas situaciones están contenidas en el plan de seguridad y contingencia del Aeropuerto Internacional Eldorado vigente a la fecha. Por lo tanto esta información es de distribución controlada.

Se describirá solamente los siguientes generales a desarrollar:

21.1. ORGANIZACIÓN Y ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES.

21.1.1. Torre de Control-TWR Bogota

Antes

- Conocida la información, procederá a corroborar la misma.

Durante

- Facilitar las comunicaciones, entre los diferentes organismos y la aeronave.
- Informar a la Oficina de Comunicaciones-AIS/ARO, para la emisión de la facilidad de la novedad.
- Coordinar con la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, las operaciones de aeronaves desde y hacia el Aeropuerto.

Después

- Apoyar la elaboración del informe de la novedad.
- Informar a la oficina de comunicaciones-AIS/ARO, para emitir la facilidad del normal funcionamiento del Aeropuerto y a la Dirección del Servicio a la Navegación Aérea.

21.1.2. Servicio de Extinción de Incendios- ARFF (Cuerpo de Bomberos Aeronáuticos OPAIN S.A.)

Antes.

- Este atento a la información suministrada por la dirección de seguridad y prepare un pre plan de acción.

Durante.

- En caso de presentarse una explosión no realice acciones de búsqueda y rescate hasta que la autoridad pertinente descarte la presencia de otros artefactos.
- Realice la supresión de incendios con técnicas defensivas hasta que las autoridades descarten la presencia de artefactos explosivos.

21.1.3. Seguridad Aeroportuaria AVSEC.

Durante

- Coordinar con los organismos de seguridad, las actividades para el control de afluencia de personal en el aeropuerto o en la zona del evento.
- Activar los procedimientos internos para manejo de este tipo de incidente.
- Mantener el funcionamiento normal de la seguridad del aeropuerto, con el fin de controlar el caos que puedan generar estas situaciones a los usuarios.

Después

- Generar el informe respectivo de la situación y entregar copia al Gerente o Administrador del Aeropuerto.

21.2. MANDO Y CONTROL

El mando a ser establecido en estas situaciones será un Mando Unificado entre la Gerencia de Operaciones de OPAIN / Dirección de Seguridad AVSEC y autoridades de Seguridad Nacional acantonadas en el aeropuerto (PONAL-Fuerza Aérea- Ejército Nacional.)

21.3. ACCIONES PROTECTORAS.

Las acciones de protección las determinara el personal de seguridad junto con los técnicos antiexplosivos de la Policía Nacional.

21.4. RECUPERACIÓN.

Aplicar el numeral 17.10. Descrito para este escenario.

CAPÍTULO IV.

ANEXOS

ANEXO 001	AREA DE INFLUENCIA.
ANEXO 002	MAPA RETICULAR.
ANEXO 003	PLAN DE VULNERABILIDAD AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO 2015 Elaborado por FREMAP.
ANEXO 005	PROTOCOLOS.
ANEXO 006	GUIAS DE ACTUACION.
ANEXO 007	SIMULACROS DE EMERGENCIA PARA EL AEROPUERTO.
ANEXO 008	PLAN DE EVACUACION.
ANEXO 009	ACUERDOS DE AYUDA MUTUA.
ANEXO 010	PROCEDIMIENTO PARA LA ACTUALIZACIÓN Y SOCIALIZACIÓN DEL PLAN DE EMERGENCIAS.
ANEXO 011	PRUEBAS Y ENSAYOS A INSTALACIONES Y EQUIPOS QUE SERÁN UTILIZADOS EN EMERGENCIAS.
ANEXO 012	TRIAGE EN EVENTOS MASIVO y MANEJO DE CADAVERES.
ANEXO 013	REMOCIÓN DE AERONAVES INUTILIZADAS.
ANEXO 014	SALAS DE DISPONIBILIDAD PARA ATENCIÓN DE EMERGENCIAS.
ANEXO 015	ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES E INCIDENTES AEROPUERTO EL DORADO 2015 Y 2016.



Aeropuerto Internacional El Dorado

Luis Carlos Galán Sarmiento

Bogotá D.C. - Colombia

Call Center +57 (1) 266 2000

www.eldorado.aero

OPAIN S.A.

OPAIN S.A.

Concesionario Aeropuerto Internacional Eldorado

Calle 26 N° 103-09, edificio CISA

Bogotá D.C. - Colombia

Tel. +57 (1) 439 7070

www.opain.co