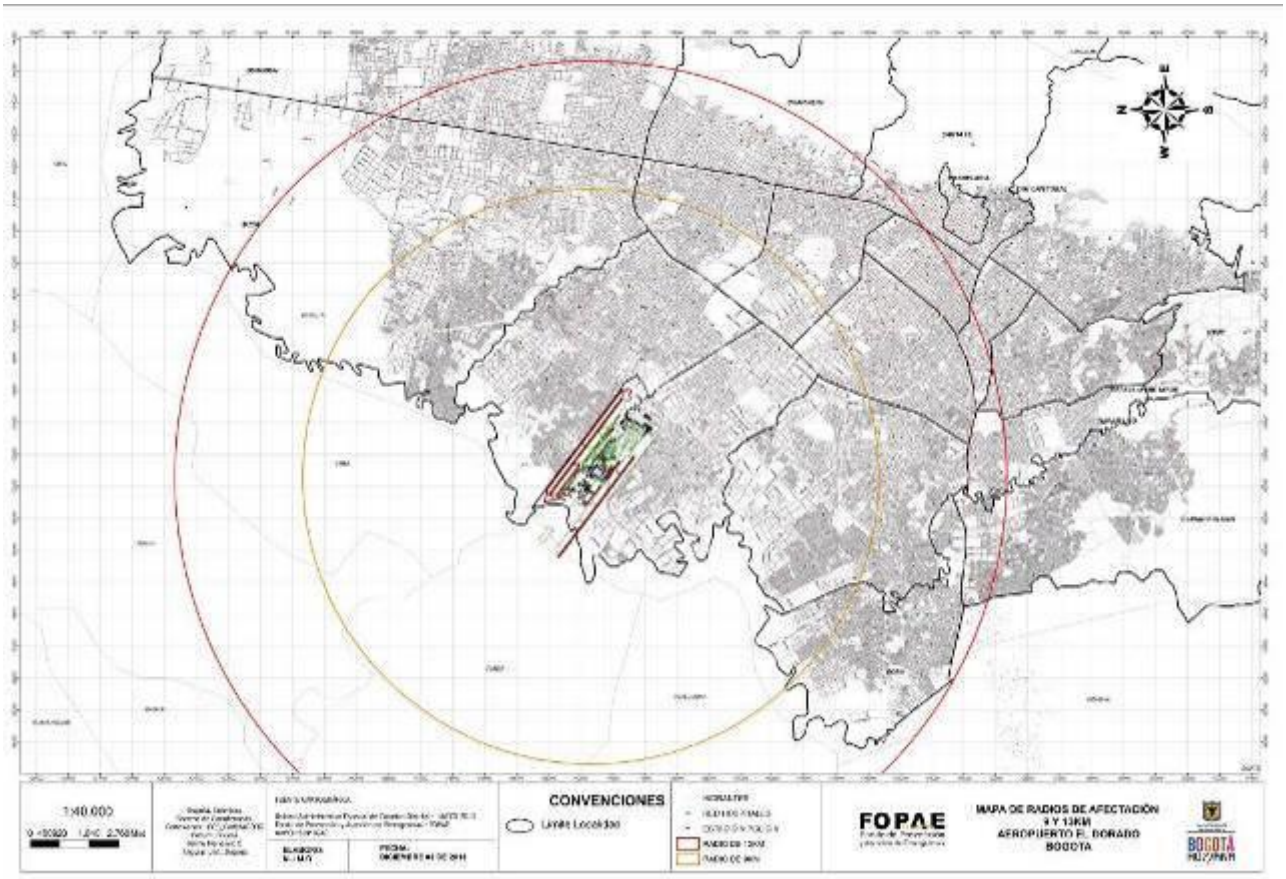
ANEXOS
PLAN DE EMERGENCIA

Aeropuerto Internacional El Dorado
Luis Carlos Galán Sarmiento
Bogota - 2022

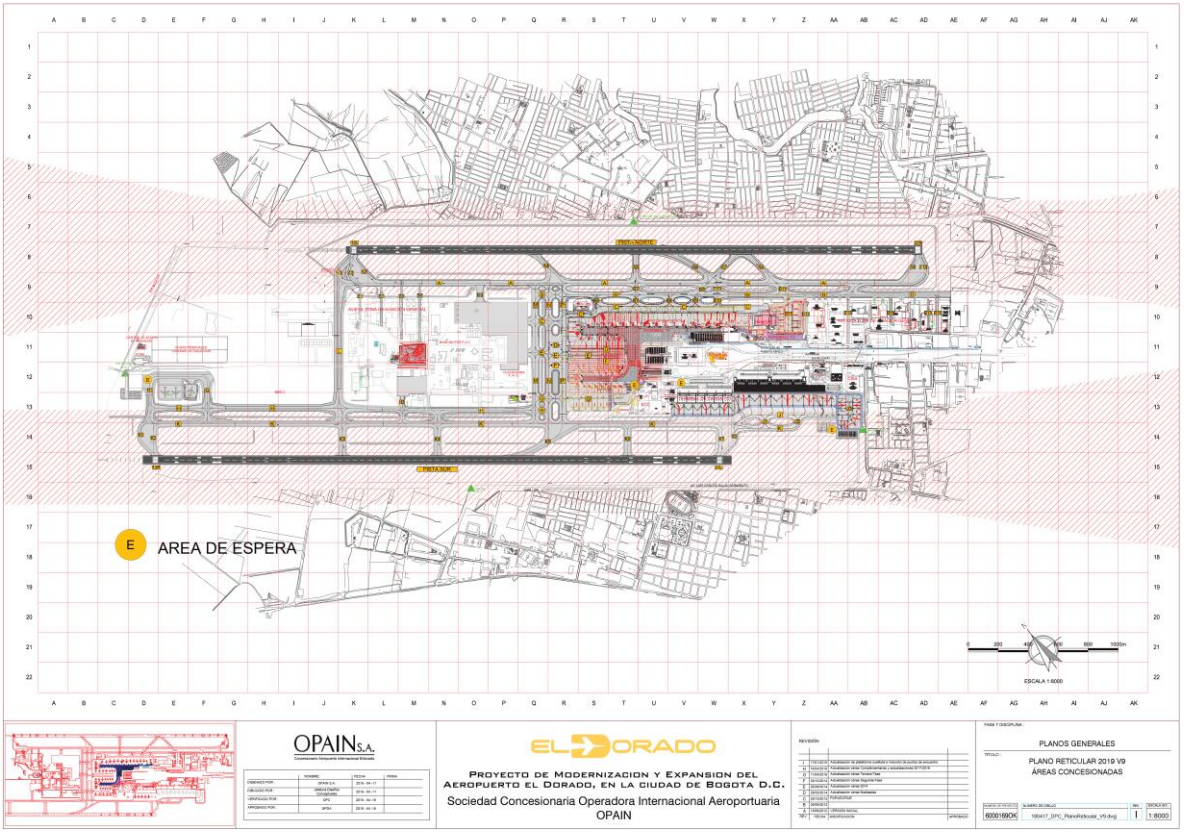
EL DORADO

ANEXO 001 AREA DE INFLUENCIA.



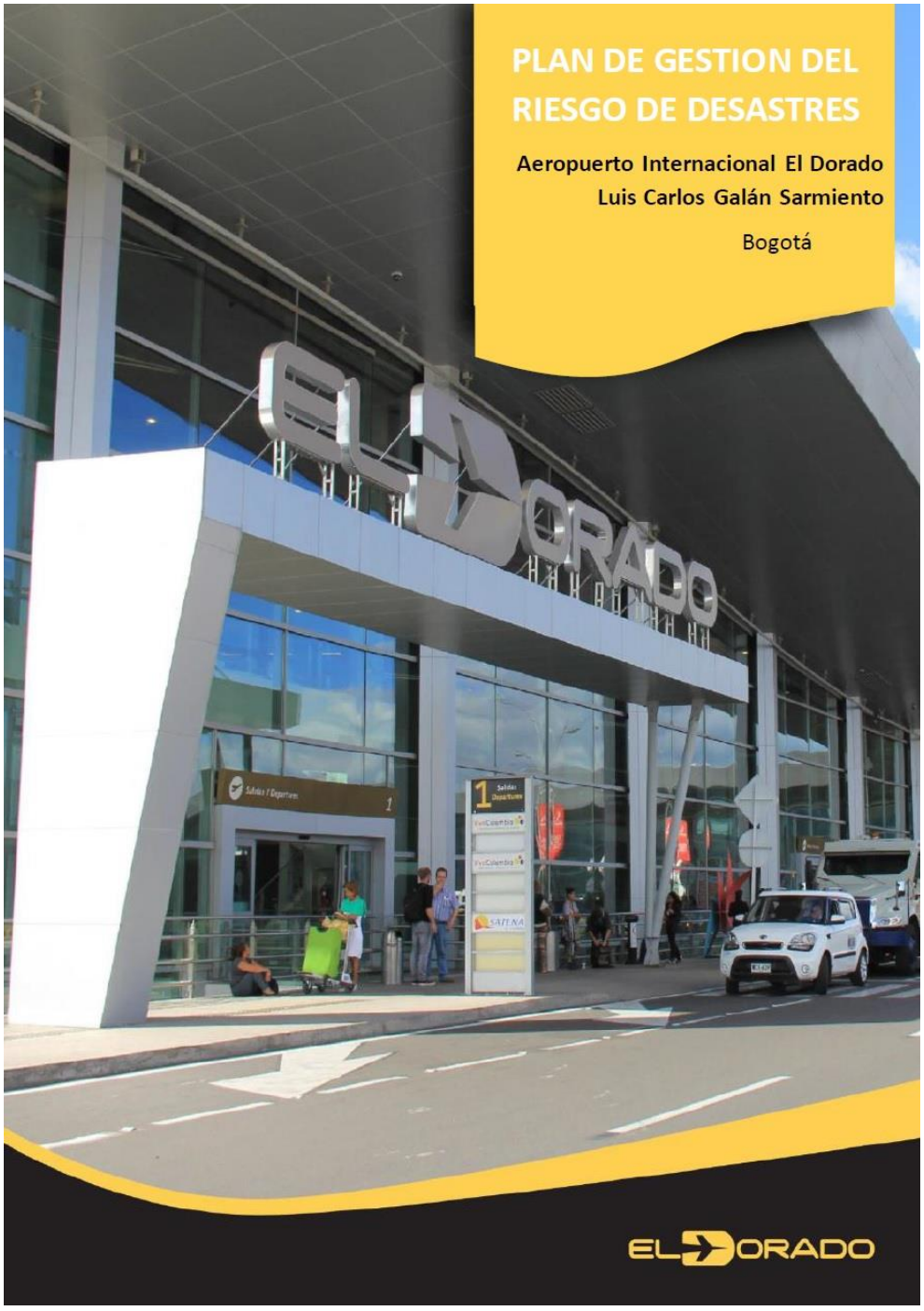
Ver archivo digital adjunto al PLAN.

ANEXO 002 MAPA RETICULAR.



Ver archivo digital adjunto al PLAN.

ANEXO 003 PLAN DE GESTION DEL RIESGO DE DESASTRES Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento Documento con copia controlada



ANEXO 004 RED DE NOTIFICACION.

ARFF-BOMBEROS		OPAIN S.A. Concesionario Aeropuerto Internacional Eldorado
FORMATO RED DE NOTIFICACION		
CÓDIGO: ARFF-FR-0058	VERSIÓN: 2.0	

RED DE NOTIFICACIÓN

DEPENDENCIAS RESPONSABLES DE LA ACTIVACION Y NOTIFICACION DE EMERGENCIAS DE OPAIN S.A.

NOMBRE	CELULAR AVANTEL	TELEFONO
Centro Coordinador de Operaciones CCO	3505574166 4305*6825*1	2205668
Especial Servicie	3124085598 4305*6825*95	
Duty Officer	3208859434 3508716724 4305*6825*46	
Security Officer	3505523612 4305*6825*59	3222170064
Oficial de Servicio ARFF	3505574519 4305*6825*11	
Consola ARFF Sur	3505597378 4305*6825*16	2205670
Consola ARFF Norte	3505586631 4305*6825*25	2205669
Radioperador de turno SMA	3505574523 4305*6825*13	2205674
Supervisor de Torre de Control Bogotá	N/A	2962083
Investigador de Accidentes de la Aerocivil De turno	3175171162	

Los integrantes del Centro de Operaciones de Emergencia COE serán activados por el Director ARFF/SEM mediante el canal de Emergencia Avantel *1

SERVICIO DE AMBULANCIA.

NOMBRE	DIRECCION	AVANTEL
Secretaria Distrital de Salud Gestión del Riesgo	Carrera 32 No 12-81	945*855

VER ARCHIVO ADJUNTO

ANEXO 005 PROTOCOLOS DE ATENCION.

GESTIÓN ARFF - BOMBEROS		OPAIN S.A.
PROTOCOLO PARA LA ATENCIÓN DE EMERGENCIA BH		
CÓDIGO: ARFF-PT-001	VERSIÓN: 4.0	

1. OBJETIVO

Responder oportuna y coordinadamente ante un eventual ingreso a Colombia, de una ESPII, según los criterios de la OMS y de Minsalud, detectado **como caso sospechoso o probable** en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento (SKBO); manteniendo el control de los riesgos asociados con el **fin de minimizar el riesgo de introducción de este al país.**

2. ÁREAS DE APLICACIÓN Y/O ALCANCE

Este protocolo debe ser conocido por todo el personal de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Aerolíneas, Migración Colombia, DIAN, Policía Aeroportuaria, personal de Operaciones de OPAIN S.A., Aerocivil y Secretaria de Salud del Distrito y las demás entidades presentes en el punto de entrada.

Inicia con la identificación de caso sospechoso, (confirmado o contacto) por cualquiera del siguiente personal: ATS, Migración Colombia, DIAN, ICA, PONAL, personal AVSEC y/o Servicio Médico Aeroportuario en el sitio de detección de pasajero (aeronave, puntos de control de Migración, DIAN, AVSEC, Servicio Médico Aeroportuario) y continua con la activación del protocolo por ESPII del aeropuerto. Finaliza con la ejecución de los procedimientos para el retorno a la normalidad de las operaciones del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento (SKBO).

3. TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

- **Aislamiento:** Separación de personas enfermas o contaminadas o de equipajes, contendores, medios de transporte, de las no enfermas o contaminadas, con el objeto de prevenir la propagación de una infección y/o contaminación.
- **ARFF:** Airport Rescue FireFighter
- **Atención Pre-Hospitalaria:** Conjunto de procedimientos realizados para la estabilización inicial del paciente antes de su arribo a una institución de salud de mayor nivel.
- **ATS:** Servicios de Tránsito Aéreo.
- **AVSEC:** Seguridad Aeroportuaria.

	NOMBRE	CARGO	FECHA
ELABORO	Ronny Cordero Newball	Jefe ARFF/ SEM	Abril de 2020
REVISO	Jairo Larrarte Aya	Director ARFF / SMA	Abril de 2020
APROBÓ	Jairo Larrarte Aya	Director ARFF / SMA	Abril de 2020

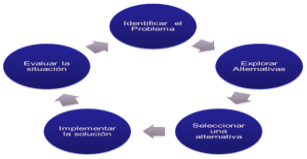
VER ARCHIVO ADJUNTO

ANEXO 006 GUIAS DE ACTUACIÓN.

OPAIN S.A. Concesionario Aeropuerto Internacional Eldorado	Guía de actuación: No.	Fecha de elaboración:	Descripción:
	AC 014	oct-15	Guía de actuación PC

Instrucciones:
El Comandante de Incidentes en la Escena realizara estas actividades al ser informado de una emergencia en el aeropuerto internacional Eldorado.

Responsable:
COMANDANTE DEL INCIDENTE

ETAPA	PROCESO	ACTIVIDAD A DESARROLLAR	✔
ARRIBO A LA ESCENA	Si usted es la primera unidad con capacidad operativa asuma el mando y estableca el Puesto de Comando	Tipo de evento	
		Lugar de ocurrencia	
	RECUERDE: Siempre que llegue a la escena de la emergencia y si se encuentran unidades trabajando en la zona de impacto verifique si usted debe asumir el mando. EN CASO QUE DEBA ASUMIR EL MANDO ESTABLESCA EL PC DE LO CONTRARIO APOYE LAS LABORES ASIGNADAS POR EL CI EN LA ESCENA	Afectación operacional	
		Acciones prioritarias	
		Mantenga un analisis de la informacion recolectada y prepare un informe preliminar de los recursos y personal a su cargo.	
OPERACIONES IN SITU	Una vez instalado el PC informe a las unidades de respuesta y al COE a través del Director ARFF/SEM	Verifique la activacion del numero de recursos ARFF y SEM a su cargo.	
	Evaluar la situación	Naturaleza del incidente:	
		Que sucedió:	
		Que amenazas están presentes:	
		Tamaño del área afectada:	
		Como podría evolucionar:	
		Como se podría aislar el área:	
		Que lugares podrían ser adecuados para PC, E y ACV.: **Señalelos en el Mapa.**	
		Rutas de acceso de ingreso y salida seguras:	
	Establecer un perímetro de seguridad.	Coordinar con seguridad física y/o Policia.	
OPERACIONES IN SITU	Realizar un análisis de daños y necesidades en términos de las operaciones de Extincion, Rescate y Evacuacion	Solicitará al los Maquinistas ARFF y Medico de Sanidad un informe de capacidades operacionales al momento para la atención.	
		Evaluar y sopesar información importante para identificar los aspectos relevantes.	
		Definir la prioridad para la solución del problema en términos de impacto y urgencia.	
		Desarrollar diferentes alternativas de solución del problema, viendo las ventajas y desventajas de utilizar una u otra.	
		Reunir la información necesaria de cada alternativa presentada para solucionar el problema o situación.	
	Reporte al Director ARFF las alternativas de solucion.	Analice los incidentes anteriores y evalué los resultados positivos que podrían servir.	
	De ser requerido activar a los grupos de respuesta Externa a través de la Dirección ARFF	Solicite capacidad de respuesta en recursos de las instituciones que apoyaran Vs. Nesecidades	
	Establecer sus objetivos RECUERDE QUE SEAN: Especificos. Alcanzables. Observables. Evaluables.	1.Objetivo:	
		2.Objetivo:	
OPERACIONES IN SITU	Establecer sus Estrategias y Tacticas	Defensivas:	
		Ofensivas:	
	Supervisar y coordinar las actividades normales de operación ARFF en el aeropuerto paralelamente a la emergencia	Coordinación con el Oficial de Servicio y/o Suboficial de servicio ARFF en turno.	
	Determinar la necesidad de recursos y posibles instalaciones .	Area de Espera	
		Area de Concentracion de Victimas	
		Otras:	
	Coordinar los apoyos requeridos por los Investigadores de Accidentes aereos , y Policia Judicial	Informar a la Direccción ARFF/SEM los requerimientos solicitados por estas entidades	
	Verifique si se realizara la remosion de la aeronave	Una vez todo este coordinado con la aerolinea aplicar el procedimiento ARFF para remocion de aeronaves.	
	De ser necesario prepare la información para transferir el mando	Estado del incidente	
		Situación actual de seguridad	
		Objetivos, estrategias y tácticas	
		Organización actual, Asignación de recursos	
		Recursos solicitados y en camino	
		Instalaciones establecidas	
		Toda transferencia de mando se efectúa de manera verbal y se debe llevar a cabo en persona, cara a cara.	
FINALIZACION	Realizar los informes respectivos.	**Realice su informe usando los formatos y/o plantillas determinadas por su Direccion.**	

VER ARCHIVO ADJUNTO

ANEXO 007 SIMULACROS DE EMERGENCIA PARA EL AEROPUERTO.

Tipos de simulacros a Ejecutar en el periodo del año 2021 - 2022

ACTIVIDAD	PERIODO A EJECUTAR
Simulacro general de emergencia	Temática ACV Segundo Trimestre 2022
Simulacro parcial	Se facilitara el simulacro distrital a las empresas que lo requieran
Ejercicio sobre plano	Se ejecutarán dos ejercicios en el año 2022

SE APLICARA LA GUIA DE IMPLEMENTACION PARA SIMULACROS PARA ESTE AÑO 2022

Se realizará un ejercicio de simulacro general para el año 2022, donde se pondrá a prueba la instalación de ACV del Aeropuerto Internacional Eldorado; en un evento que involucra un accidente aéreo. El mes programado para su ejecución será junio de 2022.

El simulacro general estará a cargo de la del Servicio Médico Aeroportuario supervisado por la Dirección ARFF, desde su planificación, coordinación y ejecución; así como la implementación de los planes de mejora y la actualización de la documentación del PAE.

Los ejercicios sobre plano se efectuarán con la ejecución de dos o más cursos al personal aeroportuario involucrado en la toma de decisiones, mando y control de las emergencias.

Los tiempos pueden variar conforme a las necesidades que se presenten al mantener la preparación adecuada de cada una de las dependencias e instituciones implicadas en la atención de emergencias.

Ver formatos en archivo digital adjunto al PLAN.

1. ESTÁNDAR PARA LA REALIZACIÓN DE SIMULACROS EN LAS INSTALACIONES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS AEROPORTUARIAS POR TERCEROS.

1.1. Propósito

En atención a lo estipulado por las normas nacionales, distritales y aeronáuticas aplicables y a fin de hacer las coordinaciones relacionadas con la validación mediante simulacros de los Planes de Emergencias y Evacuación elaborados por los tenedores de espacio y el Plan de Emergencias definido por el Concesionario OPAIN S.A. para el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, a continuación suministramos el procedimiento a seguir y los documentos a ser contemplados por las empresas que requieran realizar un simulacro en las instalaciones del aeropuerto.

1.2. Solicitud formal escrita para la realización del ejercicio.

Para el desarrollo de simulacros, los tenedores de espacio y organizaciones ubicadas al interior del aeropuerto en áreas concesionadas deben solicitar con 40 días de anterioridad a la fecha proyectada para la realización del simulacro un oficio a la Dirección ARFF/SEM de OPAIN S.A. indicando fecha, hora, lugar y tipo de simulacro anexando además el formato **"plan de trabajo simulacros"** suministrado por el IDIGER en su página de internet

Documentos anexos incluidos en el formato del IDIGER:

- Propósito, alcance y los objetivos del simulacro.
- Plan de Trabajo del ejercicio a desarrollar.
- Conformación, organización y asignación de funciones a los grupos de trabajo.
- Evaluación de las prioridades del ejercicio.
- Guion del ejercicio.
- Estructura organizacional para la coordinación del ejercicio según su complejidad.
- Áreas participantes en la ejecución del ejercicio.
- Políticas, guías y procedimientos para la implementación del control del ejercicio.
- Procedimientos para obtener información de retroalimentación de los participantes.
- Desarrollo de los sistemas administrativos y logísticos para reportar, resolver problemas y preparar la seguridad del sitio de trabajo para el ejercicio.
- Recursos y suministros necesarios para el desarrollo del ejercicio.
- Método de evaluación de las medidas de actuación previstas en el plan de Trabajo.

1.3. Instalaciones con restricción de uso.

Se restringirá el uso de las áreas de plataforma, pistas, calles de rodaje y áreas restringidas para realizar sus ejercicios internos (simulacros), sin embargo si para el desarrollo del ejercicio se requiere la utilización de alguna de las áreas en mención, este requerimiento debe ser reportado a la Dirección ARFF/SEM quien evaluara la situación y dará el concepto técnico a la Gerencia de Operaciones para la posible aprobación correspondiente.

1.4. Recursos para el desarrollo del ejercicio

Cada empresa tenedora de espacio que se encuentre dentro el área concesionada y no concesionada tendrá la responsabilidad de gestionar y disponer sus propios recursos para el desarrollo del simulacro, en caso de requerir apoyo adicional en la respuesta a su simulacro por parte de Bomberos Aeronáuticos del aeropuerto, Sanidad, Inspectores de Plataforma, terminales y/o de Seguridad Aeroportuaria estos se incluirán el requerimiento dentro de la solicitud de autorización, exponiendo la razón por la cual solicita dichos recursos.

1.5. Montaje de escenarios

Para el montaje de los escenarios a simular en el desarrollo del ejercicio, se deben cumplir los procedimientos y normas de seguridad a nivel interno y de acuerdo al estándar HSEQ de OPAIN S.A.

No se permite para la ambientación del simulacro el uso de materiales combustibles, fuegos, artefactos detonantes o cualquier elemento que pongan en peligro la seguridad operacional o humana.

1.6. Evaluación del ejercicio.

El Coordinador del ejercicio debe definir su equipo de evaluación con personal interno y/o externo (Técnicos, Tecnólogos, Profesionales o Especialistas) con el conocimiento y experiencia para realizar la evaluación y poder garantizar el grado de eficacia y eficiencia para lograr los objetivos definidos e identificar oportunidades de mejora del mismo.

Es responsabilidad de cada empresa organizadora tramitar los permisos correspondientes de accesos a las áreas del aeropuerto que requieran este trámite.

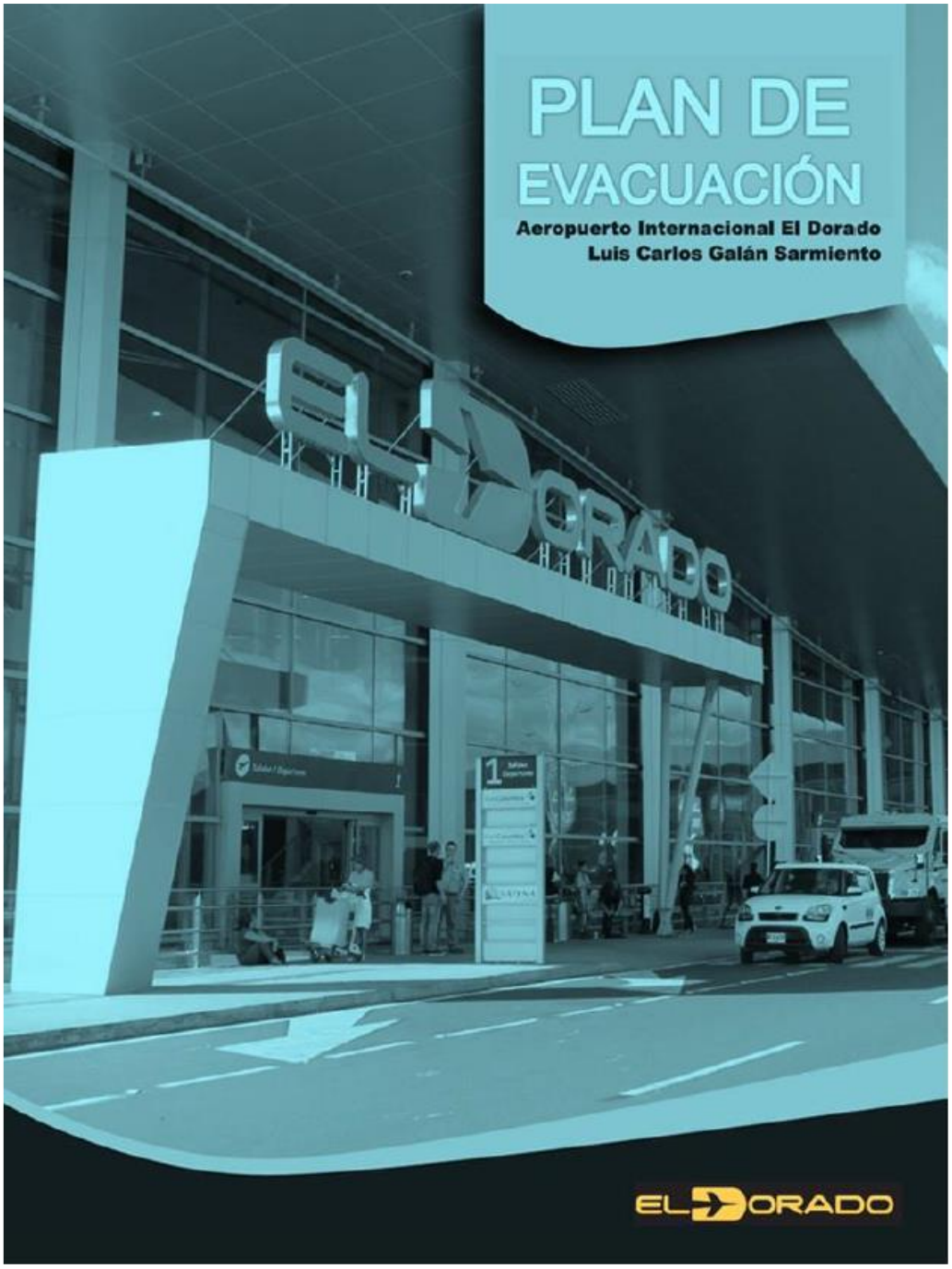
Si la empresa requiere que personal de OPAIN acompañe la evaluación del simulacro esta solicitud deberá ser anexada en los requerimientos solicitados en el formato.
El coordinador del ejercicio debe presentar a la dirección ARFF - SEM de OPAIN S.A. el informe de evaluación del Simulacro máximo cinco días después a la fecha de ejecución del ejercicio.

1.7. Seguridad para el desarrollo de los ejercicios

El Coordinador del ejercicio es responsable de identificar, evaluar, informar, gestionar e implementar las medidas preventivas y de seguridad requeridas para el desarrollo del ejercicio. Sin embargo, todos los participantes son responsables de su propia protección y seguridad y la de sus compañeros, incluida la necesidad de identificar, comunicar y controlar las condiciones y actos inseguros generados durante el ejercicio.

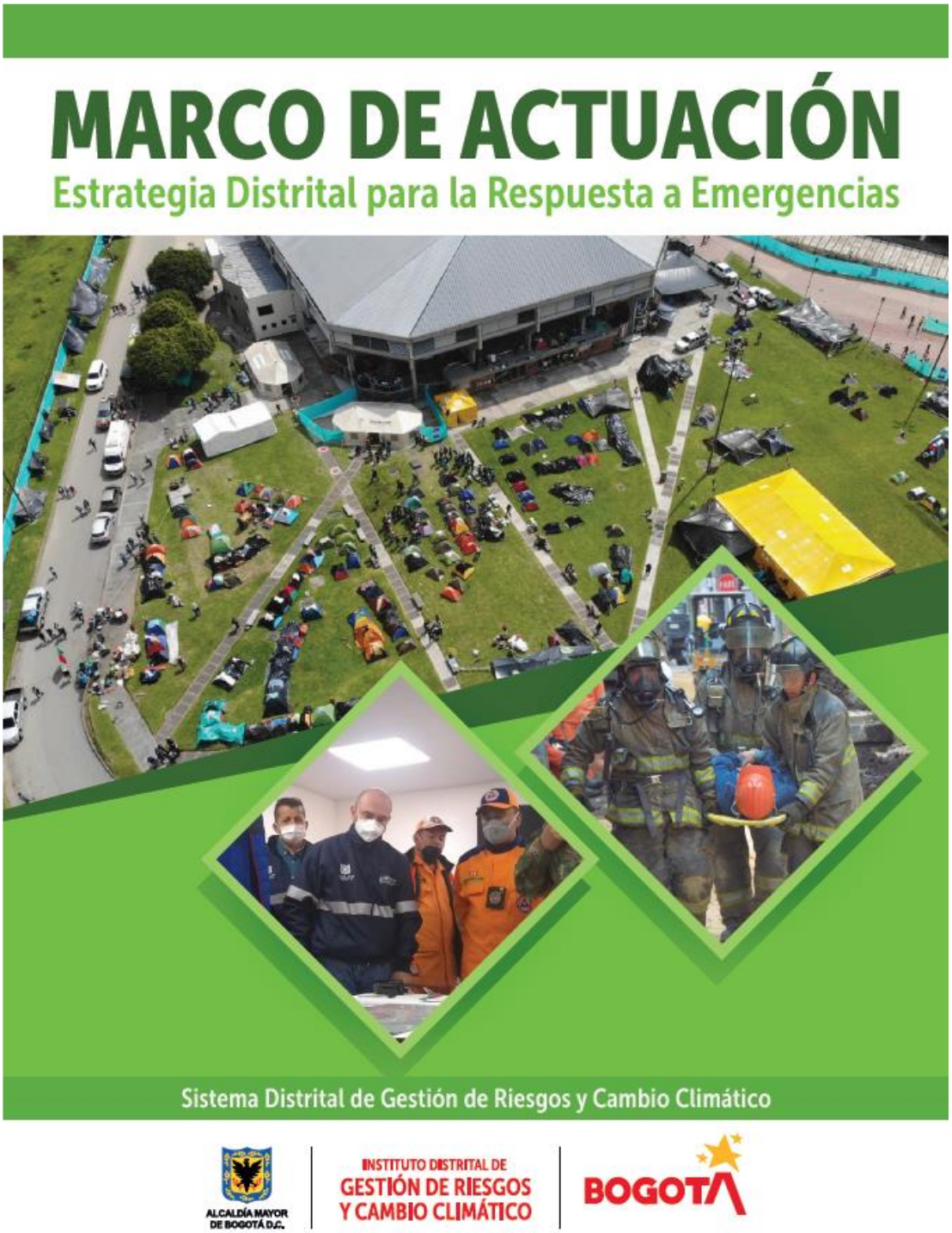
De acuerdo al tipo y complejidad del ejercicio se debe gestionar la disponibilidad de un grupo de atención pre hospitalaria y extinción de incendios exclusivamente para la atención de los participantes que durante la actividad puedan salir lesionados o enfermos.

ANEXO 008 PLAN DE EVACUACION.



VER ARCHIVO ADJUNTO

ANEXO 009 ACUERDOS DE AYUDA MUTUA.



VER ARCHIVO ADJUNTO

ANEXO 010 PROCEDIMIENTOS PARA LA ACTUALIZACION Y SOCIALIZACION DEL PLAN DE EMERGENCIAS.

ARFF-BOMBEROS	OPAIN S.A.
PROCEDIMIENTO ACTUALIZACIÓN Y DIVULGACIÓN PAE	
CÓDIGO: ARFF-PR-013 / VERSIÓN: 0	

1. OBJETIVO

Diseñar, preparar y presentar el Plan de Emergencias del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, el cual será presentado a la UAEAC para su aprobación.

2. ÁREAS DE APLICACIÓN Y/O ALCANCE

Debe ser conocido y aplicado por todo el personal del ARFF/ SEM y demás dependencias de operaciones y seguridad del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.
Inicia con la presentación al Director ARFF/SEM del borrador del plan de emergencia y/o anexos por parte del equipo técnico plan y finaliza con la presentación de la nueva versión del plan de emergencia a la dirección ARFF/SEM.

3. TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

- *ANI:* Agencia Nacional de Infraestructura.
- *ARFF:* Aircraft Rescue and Fire Fighting (Bomberos Aeronáuticos).
- *O/S:* Oficial de Servicio.
- *OACI:* Organización de Aviación Civil Internacional.
- *PAE:* Plan de atención de emergencias, es el instrumento administrativo principal que define las políticas, los sistemas de organización y los procedimientos generales aplicables para enfrentar de manera oportuna, eficiente y eficaz las situaciones de calamidad, desastre o emergencia, en sus distintas fases. Con el fin de mitigar o reducir los efectos negativos o lesivos de las situaciones que se presenten en la Organización.
- *S/M:* Sargento maquinista.
- *SEM:* Servicio de Emergencias Médicas.

COPIA CONTROLADA

4. NORMATIVIDAD APLICABLE

RAC 14 Numeral 14.2.5.

5. DISPOSICIONES GENERALES

La aplicación a las actualizaciones del plan de emergencias y/o sus anexos se realizarán, cuando se presenten las siguientes situaciones:

- Ejecución y aplicación de los numerales 44.5., 44.5.2, 44.5.3, 44.5.4 del contrato de concesión 6000169 OK.
- Reestructuración de las edificaciones e instalaciones que conforman el Terminal aéreo.
- Conclusiones y análisis de simulacros plan de emergencia.
- Cambio en la normatividad vigente.
- La dirección ARFF asignará un responsable del seguimiento a la implementación del Plan de emergencias.

La divulgación del Plan de emergencias se realizará dentro de los seis meses siguientes a la aprobación por parte de la Aeronáutica Civil a través de:

VER ARCHIVO ADJUNTO EN EL CD

ANEXO 011 PRUEBAS Y ENSAYOS A INSTALACIONES Y EQUIPOS QUE SERAN UTILIZADOS EN EMERGENCIAS.

ARFF-BOMBEROS		OPAIN S.A.
PROCEDIMIENTO MANTENIMIENTO VEHICULOS ARFF		
CÓDIGO: ARFF-PR-007	VERSIÓN: 10	

1. OBJETIVO

Coordinar el mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de los vehículos ARFF, reportando y detectando en tiempo real las fallas que se presentan o se pudiesen presentar en los mismos, minimizando el tiempo de afectación y garantizando su óptimo desempeño en la atención de emergencias al interior del Aeropuerto Internacional EL Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento y su área de influencia.

2. ÁREAS DE APLICACIÓN Y/O ALCANCE

Este procedimiento debe ser conocido y aplicado por todo el personal del área ARFF. Iniciando con la inspección pre operacional y dando cumplimiento a los mantenimientos predictivos, preventivos y correctivos, basado en la competencia del personal técnico contratado para desarrollar esta tarea y finalizando con la ejecución de las pruebas pre-operacionales dando como resultado, que los vehículos estén en condiciones optimas para el servicio ARFF.

3. TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

- *Anomalía:* Falla presentada en el funcionamiento de un componente o un sistema de un vehículo.
- *ARFF:* Aircraft Rescue and Fire Fighting (Bomberos Aeronáuticos).
- *Bitácora de novedades vehículos ARFF:* Documento físico (minuta) debidamente numerado por folios donde se registran las novedades que presentan los vehículos durante su operación las 24 horas de cada día y es responsabilidad de los maquinistas de turno mantenerla actualizada.
- *Bitácora del Técnico:* Documento físico (minuta) debidamente numerado por folios donde se registra la entrada a turno del técnico, y los trabajos que realiza a diario en los vehículos.
- *Contratista:* Persona o empresa a quien se encarga por contrato la realización de una obra o servicio.
- *Control de Mantenimiento preventivo y/o correctivo vehículos ARFF:* Documento donde se registran los mantenimientos preventivos y/o correctivos que se realizan a los componentes o sistemas del vehículo.
- *Correa:* Sistema de transmisión de movimientos entre motor y los accesorios del mismo como el alternador, ventilador, los cuales funcionan por poleas que reciben y/o cambian el sentido de rotación y relación de revoluciones.
- *Desgaste:* Excesiva tolerancia de un componente más allá de sus límites que puede estar sujeto a pronta falla.
- *Elementos Fungibles:* Son aquellas piezas (partes) que por una vida de servicio ya cumplida deben ser cambiados, porque están sujetos a presentar una pronta falla; tales como correas, mangueras, bombillería, baterías, electro válvulas, actuadores, rodamiento, filtro, entre otros.
- *Filtro:* Dispositivo que sirve para separar y retener impurezas de una sustancia como aceite, o purificar el aire que va hacia la admisión del motor.
- *Fuga:* Perdida de aire o fluidos por un sistema ya sea por ruptura o falla de una válvula o en el sellamiento de las conexiones de tuberías y/o mangueras.
- *Grupo de Mantenimiento:* Sargentos maquinistas encargados de supervisar y coordinar las labores de mantenimiento predictivo, preventivo y correctivo de los vehículos ARFF realizadas por el personal técnico contratado por OPAIN S.A.
- *Lubricantes:* Líquido viscoso (aceite) de características determinadas por el fabricante, que garantizan el correcto funcionamiento de los componentes que lo utilizan; motor, transmisión, divisores de potencia y dirección del vehículo.
- *Mantenimiento Correctivo:* Corrección de las averías o fallas mecánicas o técnicas, que presentan los vehículos del ARFF de forma inesperada y que necesitan de su acción Correctiva de forma inmediata, el cual queda consignado en Formato ARFF-FR-0049. Mantenimiento correctivo de los vehículos ARFF.

COPIA CONTROLADA

VER ARCHIVO ADJUNTO

ANEXO 012 TRIAGE EN EVENTOS MASIVOS Y MANEJO DE CADAVERES.

1. TRIAGE EN EVENTOS MASIVOS.

TRIAGE o clasificación es el conjunto de procedimientos asistenciales que ejecutados sobre una víctima orientan sobre sus posibilidades de supervivencia inmediata, determinan las maniobras básicas previas a su evacuación y establecen la prelación en el transporte

Tradicionalmente se definen dos tipos de TRIAGE:

- Primer TRIAGE, realizado por personal no facultativo en el lugar del incidente, utilizando para ello alguno de los métodos indicados (START o MRCC). En dicha fase no debe ser necesario emplear nunca más de un minuto por víctimas.
- Segundo TRIAGE, realizado en el Área de Concentración de Victimas, o en el Puesto de Evacuación, realizado por personal facultativo.

El TRIAGE no es una técnica. Es una necesidad determinada por:

- El número de víctimas
- Naturaleza de las lesiones
- Rendimiento de los recursos sanitarios
- Distancia a los Centros Asistenciales
- Esperanza asistencial

Se recuerda que durante la fase del primer TRIAGE, las únicas maniobras sanitarias a realizar son aquellas que permitan restablecer las condiciones vitales: desobstrucción de vía aérea y hemostasia en hemorragias severas. La resucitación cardiopulmonar se desaconseja salvo en el caso de parada presenciada y sólo cuando el número de víctimas lo permita.

1.1. PRINCIPIOS

Los diferentes tipos de clasificación están basados en la noción de plazos terapéuticos y amparados en los siguientes principios:

- La salvación de la vida tiene preferencia sobre la de un miembro y la conservación de la función sobre la corrección del defecto anatómico.
- Las principales amenazas para la vida están constituidas por la asfixia, la hemorragia y el shock.
- La clasificación debe conseguir identificar ante todo, aquellos pacientes críticos que necesitan reanimación inmediata, y separarlos de los demás; además de aquellos que no deberán recibir asistencia bien por ser leves y solo precisar auto-cuidados, o porque sufran lesiones objetivamente mortales.

1.2. CARACTERÍSTICAS DE LA CLASIFICACIÓN

a. Dinámica: sin solución de continuidad.
b. Permanente: en toda la cadena asistencial, re-evaluando de manera continuada a cada víctima.
c. Adaptada al número de pacientes, la distancia a los centros asistenciales, el número de medios de transporte y la capacidad asistencial de la zona.
d. Rápida, para no retrasar la atención de las víctimas que esperan su turno. No debe retomarse una víctima ya clasificada y estabilizada demorando su evacuación.

- 30 segundos para clasificar una víctima como muerta.
- 1 minuto para clasificar una víctima como leves.
- 1 a 5 Minuto para clasificar una víctima como grave o muy grave.

e. Completa: ninguna víctima debe evacuarse antes de ser clasificada, con las excepciones de oscuridad, condiciones meteorológicas adversas, o existencia de riesgo potencial importante
f. Precisa y segura, ya que todo error inicial puede ser fatal para una urgencia grave, pues no siempre es posible rectificar. Ante la duda de en qué categoría incluir a un paciente es recomendable hacerlo siempre en la categoría superior

1.3. ETIQUETADO

El proceso de etiquetado (la identificación del paciente mediante el uso de tarjetas) es un proceso asociado y necesario en el TRIAGE para asegurar un cuidado continuado. Existen varios tipos de *tarjeta de TRIAGE*, las más empleadas y conocidas son las de colores que siguen un criterio cromático internacionalmente establecido. Las tarjetas deben ir atadas a la muñeca o tobillo del paciente, nunca a los vestidos o al calzado.

1.4. CLASIFICACIÓN

1.4.1. Pacientes de primera categoría

Sinónimos: prioridad uno, extrema urgencia, etiqueta roja.

Lesiones que deben ser asistidas en el lugar en el que se identifican y sólo para resolver la lesión mortal de necesidad:

- Paro cardiorrespiratorio presenciado y reversible, según disponibilidades (a menudo habrá que clasificar a estos pacientes con etiqueta negra).
- Asfixia, obstrucción mecánica, aguda de vía aérea, herida maxilofacial que produce o puede producir asfixia.
- Lesión penetrante de tórax.
- Hemorragia activa. Shock hipovolémico severo.
- Grandes quemados.

1.4.2. Pacientes de segunda categoría

Sinónimos: prioridad dos, urgentes, etiqueta amarilla

Lesiones cuya primera asistencia puede demorarse en unas horas y permite trasladar al lesionado hacia áreas de socorro y unidades quirúrgicas de urgencia vital:

- Heridas viscerales, incluyendo perforación del tracto gastrointestinal, genito-urinario.
- Heridas torácicas sin asfixia.
- Heridas vasculares que exigen cirugía reparadora. Todas las lesiones que hayan exigido el uso de torniquete.
- Pacientes en coma, TCE focalizados, trauma múltiple, Heridas abdominales abiertas.
- Dificultad respiratoria controlada.
- Quemados con extensión del 20%.

1.4.3. Pacientes de tercera categoría

Sinónimos: prioridad tres, no urgentes, etiqueta verde

- Víctimas cuya primera asistencia puede demorarse varias horas, sin riesgo de muerte.
- Heridas musculares, poli fracturados, contusiones, fracturas de huesos cortos.
- Lesionados menores que pueden ser asistidos incluso 24 horas después en unidades de Servicios Asistenciales Básicos.

1.4.4. Pacientes de cuarta categoría

Sinónimos: prioridad cero, muertos, etiqueta negra.

- Víctimas sin ninguna posibilidad de sobrevivir, paros cardiorrespiratorios no presenciados, TCE con salida de masa encefálica, destrucción multiorgánica, etc.

En estas víctimas no debe efectuarse ningún esfuerzo terapéutico.

Algunos manuales incluyen una quinta categoría: etiqueta azul, en la que se incluyen los pacientes con riesgo de muerte inmediato. En función de las características de la catástrofe, y de la disponibilidad de recursos, lo normal es que sean clasificados directamente con etiqueta negra.

1.5. PROTOCOLOS PARA PERSONAL NO FACULTATIVO

Solo se permiten 2 tratamientos durante el TRIAGE:

- Abrir vía aérea con cánulas orofaríngeas o de Mayo o con tracción mandibular.
- Cohibir hemorragias con vendajes o con compresión por otro personal distinto del encargado de TRIAGE.

Para abrir vías aéreas sería aceptable, la posición lateral de seguridad aún en pacientes traumatológicos. Durante el TRIAGE no se sugieren ni ordenan otros tratamientos.

1.5.1. ¿Pueden andar?

a. Si el paciente entiende y es capaz de cumplir la orden entonces es verde, puede esperar y le ordenamos “siga a este socorrista y no se separe de él”.

b. Los verdes deben ser agrupados, apartados y supervisados por un médico por si se complican, y deberán ser evaluados nuevamente en cuanto esto sea posible.

La función del socorrista, o quien quiera que hayamos elegido, es acompañarlos y cuidar de ellos hasta que sean evacuados, previa filiación, por ambulancia colectiva, furgoneta o bus.

Con esta sencilla operación ya hemos aclarado la escena. Algún ileso puede, no obstante, incluso convertirse en voluntario para realizar traslado de pacientes o ayudar a cohibir una hemorragia.

1.5.2. Evaluación de respiración

- Si son 0, se hace un intento por abrir la vía aérea (tracción mandibular).
- Si comienza la respiración el paciente es rojo, se le pone cánula orofaríngea o se deja en posición de seguridad (esto es nada ortodoxo, pero sí el número de víctimas es elevado y aún no hay suficiente personal es lo único que podemos hacer que nos permita abrir vía aérea, prevenir aspiraciones y continuar el TRIAGE). No se continúa la evaluación, ya está triado ya sé que es rojo, no continúo la evaluación de este paciente.
- Si no respira a pesar de abrir vía aérea, es negro. No se continúa evaluación, ya está triado. Este paciente no se moverá del lugar, a no ser que estorbe. Es un cadáver judicial.
- Si las ventilaciones son >30 es rojo. No se continúa la evaluación, ya está triado.
- Si son <30 pasamos al siguiente punto.

1.5.3. ¿Tiene pulso radial?

Recordemos: Aquí llegamos si no puede andar y tiene menos de 30 respiraciones por minuto evaluamos la perfusión.

- Si no lo tiene es rojo. No se continúa la evaluación, ya está triado.
- Si tiene pulso radial continuamos.

El método START original considera la valoración del relleno capilar, pero este es poco fiable en condiciones de escasa luz y en bajas temperaturas. De modo que preferimos el pulso radial como indicador de la tensión arterial sistólica.

1.5.4. Evaluamos estado mental

Con dos preguntas simples; Por Ejemplo: ¿cómo se llama?, Tóquese la nariz.

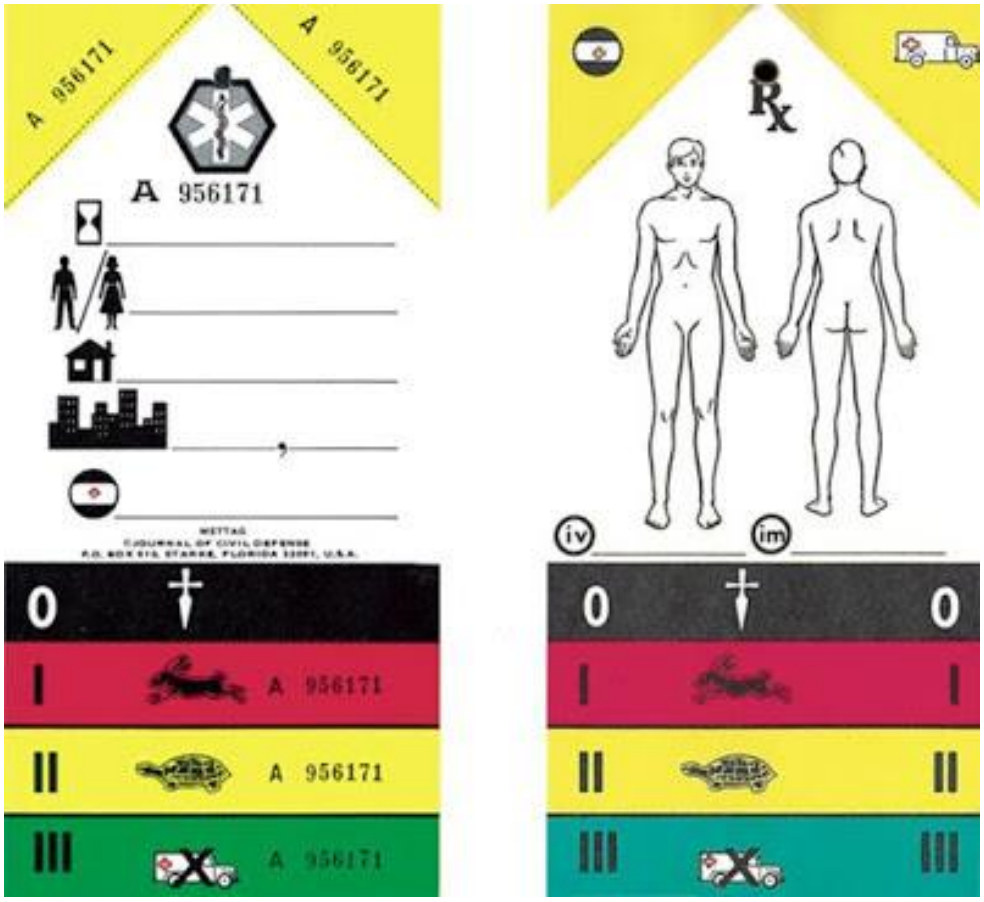
- Si no responde o está confuso es rojo.
- Si responde es amarillo.

A cada paciente triado le ponemos su tarjeta y seguimos avanzando. No nos paramos en ninguno más que para efectuar las maniobras salvadoras. El movimiento entre los heridos debe ser fluido, continuo y ordenado.

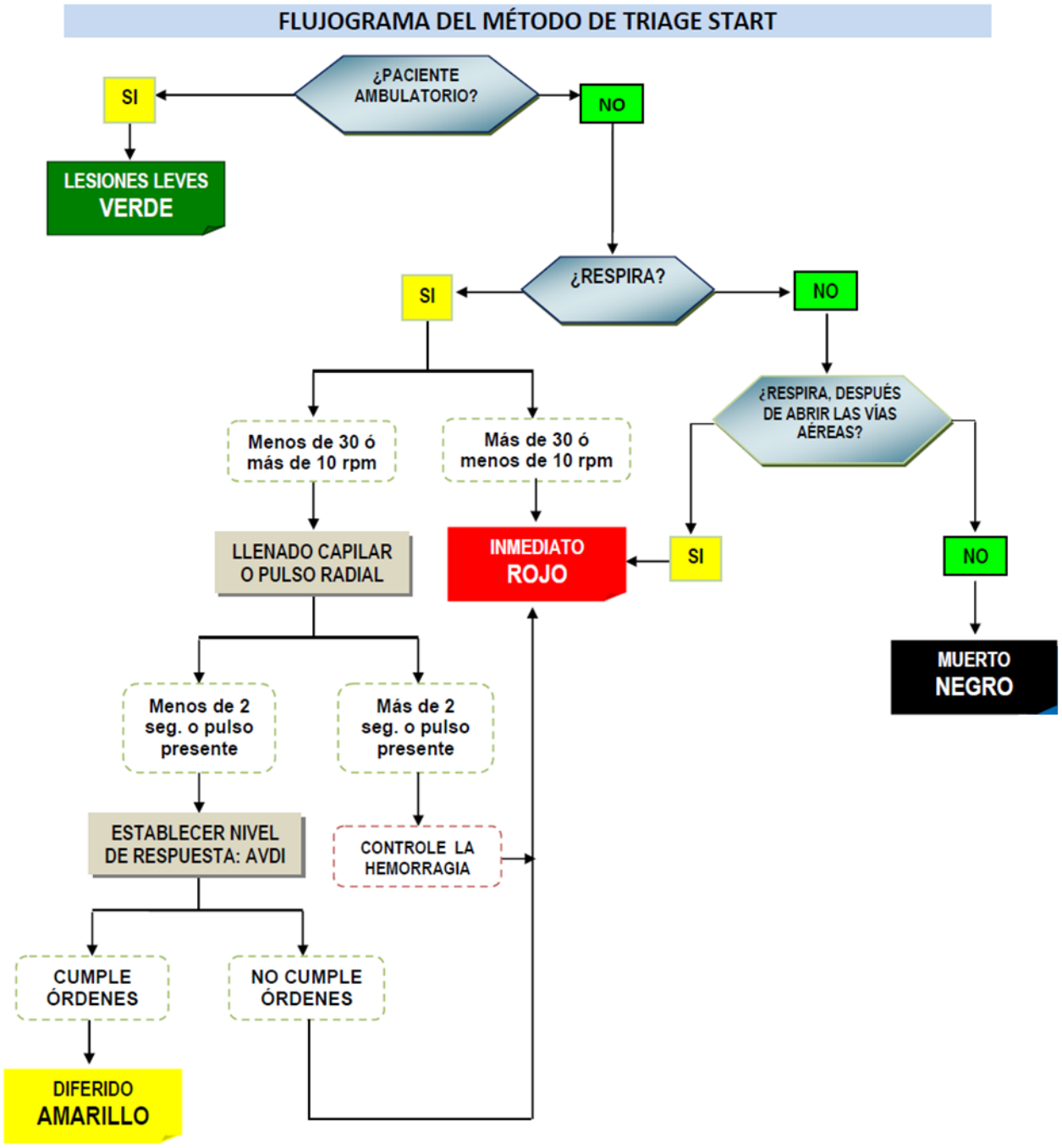
START no tiene la categoría de moribundo. Estos son considerados Rojos, serán dados por moribundos tras valoración más detenida en el Área de Concentración de Victimas. El segundo TRIAGE es, por definición, el previo a la evacuación y que marca la prioridad de esta, debe realizarse, preferentemente con métodos lesiónales, teniendo en mente que es la necesidad de cirugía urgente y salvadora la que marca la pauta.

IMPORTANTE: El Método Rápido de Clasificación en Catástrofes (MRCC) es un método de clasificación rápida de heridos diseñado en 1997 para su uso en accidentes con múltiples víctimas por parte de personal no facultativo. El MRCC está destinado a la realización de una primera clasificación de los heridos (Primer TRIAGE). Se trata de una variante simplificada del método START. Las siglas MRCC se refieren tanto al nombre como al nemónico del procedimiento: Marcha, Respiración, Circulación y Conciencia.

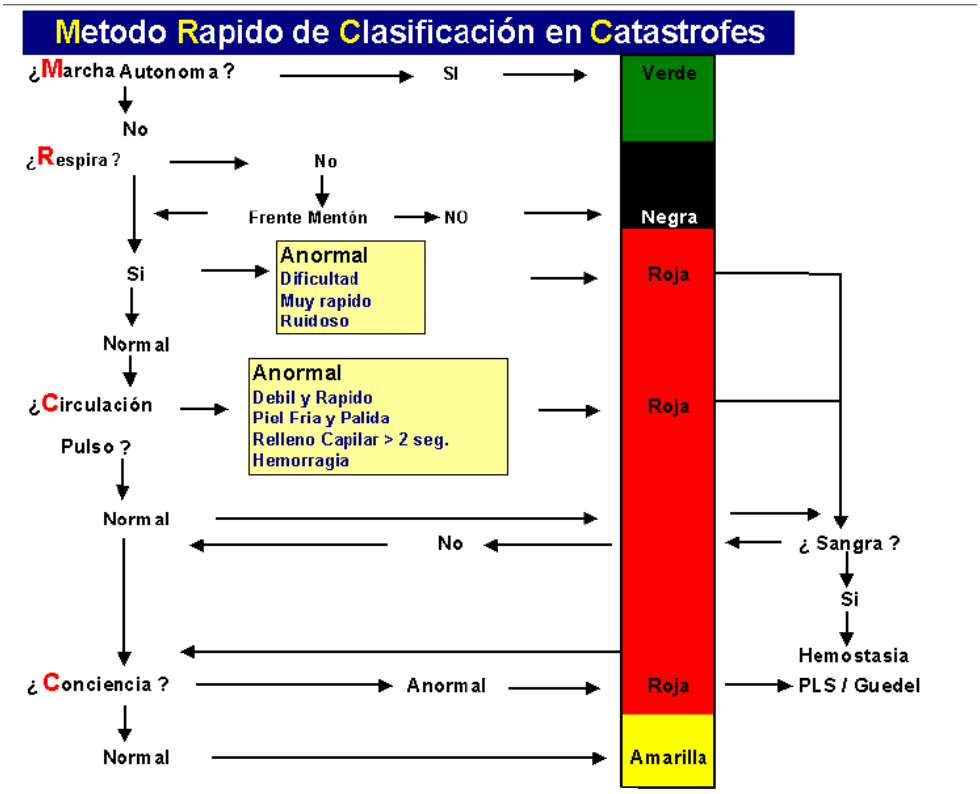
1.6. TARJETA PARA IDENTIFICACIÓN DE VÍCTIMAS


A 956171
A 956171
A 956171
0
I
A 956171
II
A 956171
III
A 956171
Rx
iv
im
0
0
I
I
II
II
III
III

1.7. DIAGRAMA PARA TRIAGE S.T.A.R.T.



1.8. MODELO DE CLASIFICACIÓN M.R.C.C.



2. MANEJO DE CADAVERES.

2.1. GENERALIDADES

El presente anexo se basa en las informaciones y documentos aportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Esta información se basa en lo realizado en los ejercicios de simulación recientes.

2.2. JUSTIFICACIÓN

El Aeropuerto El Dorado de la ciudad de Bogotá, D.C., es un aeropuerto de carácter internacional, manteniendo operaciones aéreas las 24 horas del día, la mayoría de las aeronaves tienen la capacidad de transporte de más de 100 personas, entre pasajeros y tripulación. En caso de un desastre aéreo (sin importar la causa del mismo), las posibilidades de víctimas fatales son altas y requieren el apoyo inmediato de todos los establecimientos públicos y privados que deben intervenir en una atención de este tipo.

En el caso del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INML-CF), el tipo de desastre debe ser atendido por la Fiscalía, cuya sede es la ciudad de Bogotá, D.C. y que se encuentra ubicada a solo 15 minutos por vía pavimentada.

Si se considera que la capacidad de atención de víctimas fatales del INML-CF en Bogotá, D.C., es limitada a un máximo de 20 cuerpos, un desastre aéreo deberá manejarse como una situación emergencia y requiere de toda la logística posible para un buen resultado del evento.

2.3. OBJETIVOS

- Ofrecer una atención oportuna e idónea a las víctimas fatales en un desastre aéreo
- Atender en forma ética y humana a los dolientes de las mismas
- Realizar en forma ágil el procedimiento de identificación fehaciente de los cuerpos de víctimas fatales
- Contribuir a la pronta entrega de los cuerpos y devolver el estado de normalidad institucional

2.4. INFRAESTRUCTURA.

Para un objetivo idóneo se requiere la consecución de instalaciones cercanas a la zona de impacto, que garanticen una pronta y efectiva respuesta en el manejo de los cadáveres en la escena y su disposición final (reconocimiento por parte de los familiares, entrega de cuerpos, etc.)

2.4.1. Morgue alterna

Se propone que la misma sea ubicada en un hangar ubicado dentro del aeropuerto el cual cuente con las siguientes características:

- Es independiente
- Acceso al mismo restringido
- Cuenta con comodidad de agua y luz, sitio para teléfono
- Espacio amplio (atención de cerca de 200 cuerpos)
- Comunicación por carretera pavimentada
- Techo cubierto
- Buena iluminación
- Buen aire

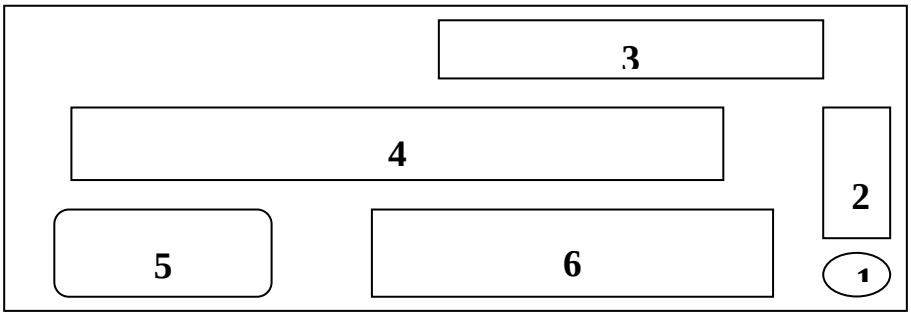
Para la adecuación del mismo, es favorable altamente la consecución e instalación de los siguientes elementos:

- Una tela plástica (reata), para cubrir la reja
- 5 escritorios
- 20 sillas plásticas
- 3 mesas metálicas fijas
- Apoyo logístico de seguridad o personal externo para el control de acceso a la morgue
- Elementos para comunicación interna

2.4.1.1. Diagrama de trabajo

1 Ingreso y salida de la morgue
2 Área para policía judicial
3 Área para oficina INML-CF

4 Ubicación cuerpos
5 Área de necropsia
6 Cuerpos listos para entrega – área de reconocimiento



2.4.2. Oficina para atención al público

Se propone sea ubicada una oficina en una zona donde no se afecten las operaciones de seguridad propias del aeródromo, con el fin de que allí lleguen los familiares para las siguientes funciones:

a. Registro e información de personas desaparecidas
b. Entrega de características externas de las mismas
c. Entrega de fotos y cartas dentales para identificación
d. Desplazamiento de familiares desde este sitio hasta la morgue alterna para la identificación fehaciente y entrega del cuerpo

Posterior a las 24 horas del accidente, se propone el traslado de las víctimas a carros refrigerantes, los cuales se deberán dejar en el INML-CF para allí continuar las labores propias de identificación. No se considera procedente dejar la morgue alterna abierta por más de 24 horas, por el riesgo de descomposición rápida por el calor del ambiente.

ANEXO 013 REMOCIÓN DE AERONAVES INUTILIZADAS.

Se entiende como "Aeronave inutilizada", aquella que se encuentra sobre la superficie y que no puede desplazarse por sus propios medios. El objetivo de este procedimiento es despejar el área de movimiento tan pronto las Autoridades de inspección lo permitan, a fin de mantener la operatividad del aeropuerto de manera total.
Dándole cumplimiento al RAC 14 y al Contrato de Concesión apéndice F, Numeral 7.4.2, **OPAIN S.A.** como explotador de aeropuerto propende en coordinación con el **SAR**, por la adecuada prestación del servicio de remoción de aeronaves inutilizadas en el Aeropuerto.
En el evento que una aeronave quede inutilizada dentro del **Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento**, el **Explotador de la Aeronave**, deberá encargarse inmediatamente del retiro de la misma, de acuerdo con lo establecido en el Capítulo 14 del Doc. 9137- AN/898, Parte 8 – Servicios Operacionales del Aeropuerto y Parte 5 – Traslado de Aeronaves Inutilizadas del Manual de Servicios de Aeropuertos de la **OACI**, y en las secciones 2.10 y 9.3 del Anexo 14 de la **OACI**. Igualmente, el **Explotador de la Aeronave** es el responsable de sufragar los gastos por los daños que se hayan causado a la infraestructura. 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**.
Acorde al índice estadístico de los accidentes con aeronaves, estos, se presentan en su mayoría en pistas, es por ello, que el responsable de las pistas y calles de rodaje en el Aeropuerto Internacional Eldorado (AEROCIVIL) deberá hacerse cargo de la Coordinación Operacional con el Explotador de la aeronave para la remoción o recuperación de la aeronave en estas zonas.

Contacto por parte del OPAIN S.A. para los temas relacionados con la remoción de aeronaves inutilizadas es:

	OPAIN S.A.				
	Cargo	Datos de contacto 24 Horas			
		Numero de Celular	Avantel		Email
			Numero	Código	
Coordinador remoción de Aeronaves	Capitán Jairo Larrarte Director ARFF/SEM	3138442078	3505574517	6825*9	jlarrarte@eldorado.aero

Ver archivo digital adjunto guía de actuación remoción de aeronaves

ANEXO 014 SALAS DE DISPONIBILIDAD PARA ATENCION DE EMERGENCIAS.

Se define en este anexo la ubicación de instalaciones fijas para sala de ilesos, sala de información pública y sala de atención de familiares los siguientes espacios fijos dentro del terminal aeroportuario.

- **Instalación para atención de ilesos:** El COE activará la sala remota número 14 ubicada en el primer nivel espigón norte, para la ubicación de ilesos, la empresa exploradora afectada será responsable de la asignación de personal entrenado para la atención de estas víctimas (ilesos), así mismo, la empresa afectada dispondrá de recursos necesarios para dar soporte básico a las víctimas como frazadas, bebidas hidratantes o calientes etc.

  OPAIN S.A. ha establecido recursos en esta sala para uso en la administración y atención de las víctimas, como:

  - Línea telefónica PBX +57 6013848863 Ext. 21161
  - Estación de emergencia compuesta por:
    - 1 Camilla de transporte rodante tipo ambulancia
    - 1 Camilla tipo FEL
    - 2 Botiquines
    - 1 DEA

  Es importante resaltar que el traslado de los ilesos desde esta área hacia el exterior del aeropuerto, lo coordinará la Aerolínea. **VER AREA 1.**

- **Instalación para salas de prensa:** La Aeronáutica Civil Colombiana es la única responsable de generar los comunicados, boletines y ruedas de prensa, para ello la entidad habilitara el Auditorio CEA, Auditorio Nuevo o una sala dentro Edificio NEA Aeronáutica Civil. **VER AREA 2**

- **Área de recepción y sala de atención a familiares:** Se asignara los Counter Numero 1 y 2 del T1 como área de recepción de familiares y de allí se llevara al espacio que la aerolínea determine, este espacio debe estar definido en los planes de emergencia de cada aerolínea o se habilitara de manera transitoria (hasta 24 horas) por parte de OPAIN S.A. la sala VIP ubicada en la terminal 1, una vez la aerolínea la acondicione para tal fin, mientras se define el área de ubicación definitiva para los familiares.

Para las aerolíneas que operan el T2 se asignaran counter de esta terminal.
VER AREA 3

AREA 1 **AREA 2** **AREA 3**

ANEXO 015 ESTADISTICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO LUIS CARLOS GALAN SARMIENTO 2019

ESTADISTICA DE EMERGENCIAS

2019

				TOTAL
AFECTACIÓN OPERACIONAL	SI		16	145
	NO		129	
EMERGENCIA CON AERONAVE	ACCIDENTE		2	61
	INCIDENTE		1	
	ALERTA	ALARMA GENERAL	26	
		ALERTA LOCAL	32	
EMERGENCIAS TECNOLOGICAS	EXPLOSIONES		0	0
	INCENDIOS		2	
	ALARMA DE INCENDIO FADS		1	
	QUEMAS NO CONTROLADAS		0	
	CONATO DE INCENDIO		0	
	FALLA MECANICA VEHÍCULO		15	
	AFECTACIÓN ESTRUCTURAL		0	
	ACCIDENTE VEHÍCULAR		1	
	RESCATE EN ASCENSOR		3	
	CONTROL DE FUGAS		0	
	INUNDACIONES		1	
	HAZMAT	DANGEORUS GOODS	3	
		MATERIALES PELIGROSOS	11	
		DERRAMES	58	
EMERGENCIAS ANTROPICAS	EXPLOSIONES (BW)		1	14
	ADM		0	
EVENTOS NATURALES	INUNDACIONES		0	59
	INCENDIOS FORESTALES		0	
	SISMOS / TERREMOTOS		0	
	VIENTOS FUERTES		0	
EMERGENCIAS CON MULTIPLES VICTIMAS	BH		0	0
	INTOXICACIONES		0	
SERVICIOS ESPECIALES	RECOLECCIÓN DE ABEJAS		8	8
	CAIDA DE ARBOLES		0	
	SIMULACROS		0	
	EVENTOS DE AGLOMERACIÓN PUBLICA		0	