SJO

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría • Costa Rica

MANUAL DE OPERACIONES DE AEROPUERTO

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

VOLUMEN 7

Plan de Emergencia del Aeropuerto

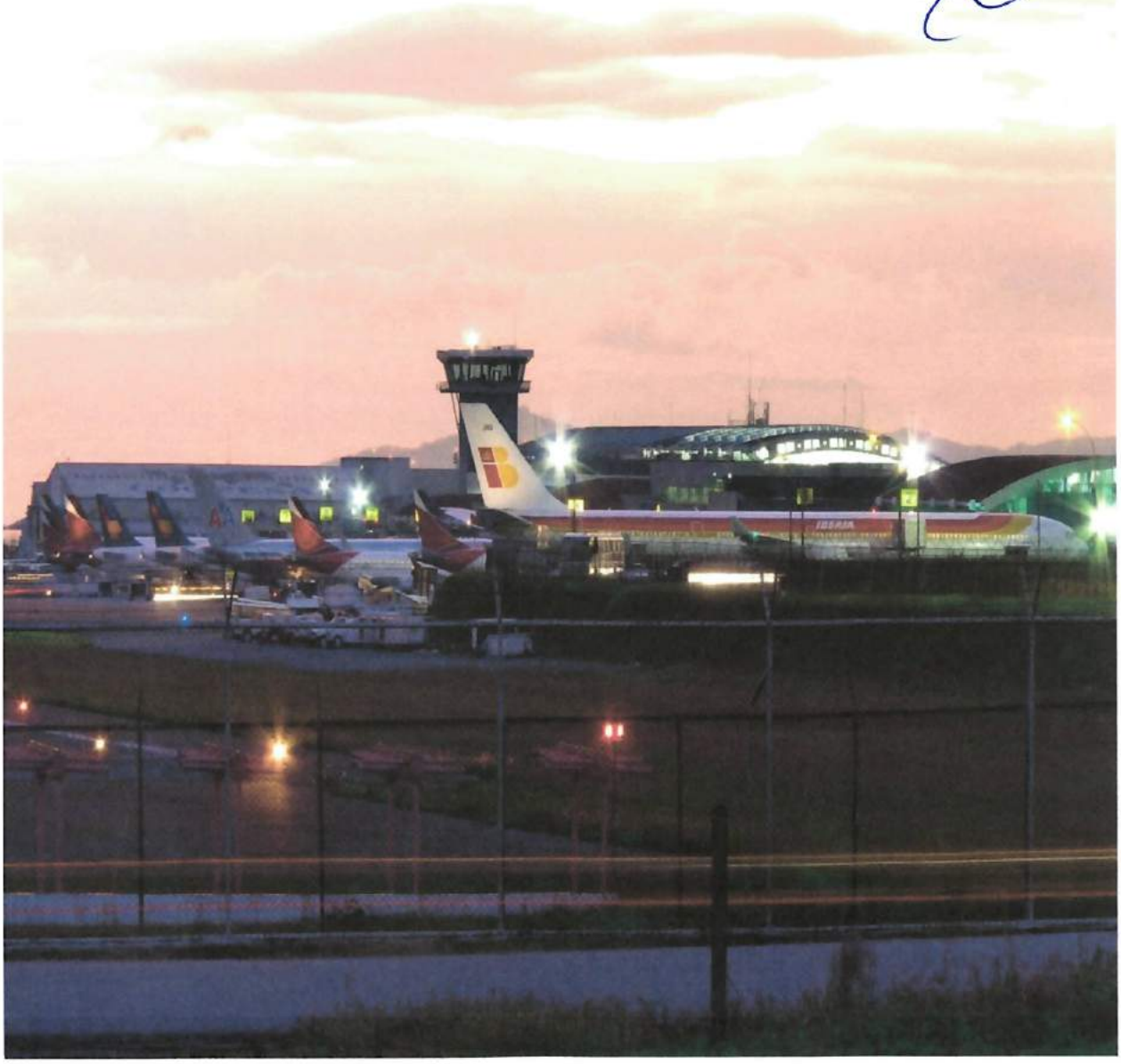
VERSIÓN 10

AERIS CCR AEROPUERTOS

SETIEMBRE, 2023

AERIS COSTA RICA	**Plan de Emergencias del Aeropuerto**	**Código: MPO-07** **Versión: 10**

Responsables de este documento, por Aeris Holding Costa Rica S. A	
Elaborado por: Arturo Zamora Vargas, Jefe de Operaciones Lado Aéreo	Firma:
Revisado por: Álvaro Arguedas, Gerente de Operaciones y Seguridad	Firma:
Aprobado por: Juan Belliard, Director de Operaciones y Seguridad	Firma:



Sistema de revisiones & enmiendas

Las revisiones o enmiendas al presente manual serán indicadas mediante una barra vertical en cualquiera de los márgenes, en frente del reglón, sección o figura que este siendo afectada por la revisión o enmienda.

La información que sea insertada mediante enmiendas o revisiones al documento se reflejara en color azul y se subrayará; salvo en aquellos casos donde se realicen enmiendas que modifiquen considerablemente su estructura y/o contenido (esto a menos que Aeris lo considere pertinente). La numeración del registro de las Enmiendas tendrá el siguiente formato: Letra “E” - número de enmienda - número de volumen del manual - año en curso (Ejemplo: E1-00-15).

Las revisiones que se realicen al manual, además de verificar el contenido de la información del mismo, contemplará la inserción de las enmiendas que haya sufrido el documento. Cada vez que se realice una revisión, y en aquellos casos en donde se realicen enmiendas que modifiquen considerablemente su estructura y/o contenido, se cambiará la versión del documento. La numeración del registro de las revisiones tendrá el siguiente formato: Letra “R” - número de revisión - número de volumen del manual - año en curso (Ejemplo: R1-00-15).

Según aplique, estos cambios se deben de anotar en el registro de revisiones y/o enmiendas, indicando el número correspondiente y demás información.

La publicación de enmiendas y revisiones de las copias contraladas de este manual está bajo la responsabilidad de Aeris Holding Costa Rica S.A. Quien realice la enmienda o revisión del manual, deberá anotarse en la casilla de “Enmendado por” o “Revisado por” respectivamente.

Si tiene algún comentario u observación, lo puede hacer llegar a la siguiente dirección: jaraya@aeris.cr.

Registro de enmiendas

Número de Enmienda	Fecha de inserción	Fecha de aplicación	Descripción	Enmendado por
E1-07-15	10-Feb-2015	18-Feb-2015	Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Páginas efectivas Índice 2.3 Enmiendas y revisiones Cambio número externo del consultorio 8.2.1 Responsables	Yader Montenegero
E2-07-15	05-Nov-2015	15-Dic-2015	Portada externa Portada Interna Cambio de versión Cambio de responsable del manual Cambio en formato de numeración Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1 Generalidades 1.1 Alcance 1.3.3 Participantes externos 1.6 Acrónimos 2.1 Distribución de copias del manual 2.2 Accesibilidad del Manual 2.3 Enmiendas y revisiones 3.1 Objetivo 4.6 Descripción 4.7 Estructura funcional PMM 6.2 Salidas 6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y	Yader Montenegero

			otras autoridades competentes 6.3.2.6 Área de Morgue (área de atención de fallecidos) 6.3.5 Área para miembros de la tripulación	
E2-07-15	05-Nov-2015	15-Dic-2015	7.2 Responsabilidades por institución 7.4 Paralización de operaciones en el área de movimiento} 7.6.2 Procedimientos 7.8.1 Cadena de notificación 7.8.2.1 Alerta 4A 7.8.2.2 Alerta 4B 7.9.2 Procedimientos 7.10.2 Procedimientos 7.11.2 Procedimientos 8.2 Remoción de Aeronaves Inutilizadas 8.2.1 Responsables 8.2.2 Procedimiento 9 Apéndices Cambio en formato de numeración de apéndices Apéndice 1 Apéndice 5 Apéndice 9 Apéndice 11(cambio de numeración y se agrega el Plan de Ceniza) Se incluye dentro del “Registro de páginas efectivas”, aquellas páginas existentes que por omisión no fueron contempladas en la versión anterior	Yader Montenegero
E3-07-16	22-Ago-2016	15-Dic-2016	Cambio de versión del manual (nueva versión #3) Portada externa Portada interna Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones	Adriana Boza

			Lista de páginas efectivas Índice 1. Generalidades 1.1 Alcance 1.2.1 Antes de una emergencia 1.2.2 Durante la emergencia 1.2.3 Después de la emergencia 1.3 Dependencias participantes 1.3.1 Comité de emergencias 1.3.2 Participantes internos	
E3-07-16	22-Ago-2016	15-Dic-2016	1.3.3 Participantes externos 1.4.1 Responsables inmediatos 1.4.2 Responsables mediatos 1.5 Definiciones 1.6 Acrónimos 2.1 Distribución de copias del manual 2.2 Accesibilidad del Manual 2.3 Enmiendas y revisiones 3.1 Objetivo 4.1 Objetivos 4.2 Alcance 4.3 Características 4.4 Funciones PMM 4.5 Personal Responsable 4.6 Descripción 4.7 Estructura Funcional del PMM 4.7.1 Funcionamiento general PMM 4.8 Estructura Funcional ¨Puesto de Operaciones¨ en caso de Alerta 6 4.9 Relación Funcional PMM-CCO	Adriana Boza

E3-07-16	22-Ago-2016	15-Dic-2016	4.10 Relación Funcional CCO-PMM-PO (OIJ), en caso de Alerta 6 5 Centro Coordinador de Operaciones 5.1 Objetivo 5.2 Conformación 5.2.1 Estructura Funcional 5.3 Funciones 5.4.1 Ubicación 5.4.2 Facilidades 5.4.3.1 Miembros del CCO 5.4.3.2 Representantes de medios de comunicación 6. Áreas para la atención de la emergencia 6.1 Ingresos 6.2 Salidas 6.3 Áreas para la emergencia 6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y otras autoridades competentes 6.3.1.2 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) 6.3.2.2 Área de evaluación o circulación interna (ACV 1) 6.3.2.3 Zona de descontaminación 6.3.2.4 Área de Concentración de Victimas (AVC 2) 6.3.2.5 Área de transporte 6.3.2.6 Área de Morgue (área de atención de fallecidos) 6.3.3 Áreas para atención de crisis en caso de ocurrir una alerta 6 6.3.3.4 Puesto de Operaciones 6.3.3.5 Corredores de paso 6.3.3.6 Perímetro de seguridad	Adriana Boza

E3-07-16	22-Ago-2016	15-Dic-2016	6.3.4 Área para pasajeros ilesos 6.3.5 Área para miembros de la tripulación 6.3.6 Áreas para atención de familiares 7.1 Cadena de notificación 7.2 Responsabilidades por institución 7.3 Frecuencia interna exclusiva para la atención de las emergencias 7.4 Paralización de operaciones en el área de maniobras o sectores adyacentes 7.3.1 Instituciones con radios de comunicación de Aeris 7.4 Paralización de operaciones en el área de maniobras o sectores adyacentes 7.5.1 Cadena de notificación 7.5.2 Procedimientos 7.6.1 Cadena de notificación 7.6.2 Procedimientos 7.7.1 Cadena de notificación 7.7.2 Procedimientos 7.8 Alerta 4 – Accidente aeronáutico 7.8.1 Cadena de notificación 7.8.2.1 Alerta 4A 7.8.2.2 Alerta 4B 7.9 Alerta 5 – Emergencia en Instalaciones del aeropuerto 7.9.1 Cadena de notificación 7.9.2 Procedimientos 7.10 Alerta 6 – Acto de interferencia ilícita 7.10.1 Cadena de notificación	Adriana Boza

			7.10.2 Procedimientos 7.11.1 Cadena de notificación 7.11.2 Procedimientos 8. Procedimientos después de la emergencia 8.1 Inspección del área de la emergencia 8.1.1 Limpieza, almacenamiento, disposición y tratamiento de materiales peligrosos, productos del incidente / accidente 8.1.2 Área para la ubicación de paquetes o mercancías peligrosas con derrames 8.2 Remoción de Aeronaves Inutilizadas 8.2.1 Responsables 8.2.2 Procedimiento 8.2.3 Documentación del incidente – accidente 8.3 Análisis Post – Incidente / Accidente (API) 8.3.1 Responsables 8.3.2 Procedimiento 8.4 Revisión del Plan de Emergencias 8.5 Sistema de Capacitación y Simulacros 8.5.1 Personal Responsable 8.5.2 Tipos de Capacitación 8.5.2.1 Capacitación Inicial 8.5.2.2 Actualización 8.5.3 Metodología 8.5.4 Simulacros de Emergencias 8.5.4.1.1 Definición del ejercicio 8.5.4.2 Ejecución de simulacros a escala real 8.5.4.3 Procedimiento de evaluación 9. Apéndices	

			Apéndice 1 Apéndice 3 Apéndice 4 Apéndice 8 Apéndice 10 Apéndice 11.a	
E4-07-17	31-Jul-2017	02-Nov-2017	Cambio Versión Portada externa Portada interna Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas 1.2.1 Antes de una emergencia 1.3.3 Participantes externos 1.6 Acrónimos 2.1 Distribución de copias del manual 2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de la enmiendas y revisiones 4.7.1 Funcionamiento general PMM 5.4.1 Ubicación 5.4.2 Facilidades 5.4.3.1 Miembros del CCO 6.1 Ingresos 6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y otras autoridades competentes 6.3.2.2 Área de evaluación o circulación interna (ACV1) 6.3.2.3 Zona de descontaminación 6.3.2.5 Área de transporte 6.3.2.6 Área de Morgue (área de atención de fallecidos) 6.3.6 Áreas para atención de familiares	Álvaro Arguedas

			7.5.1 Cadena de notificación 7.8.1 Cadena de notificación 7.8.2.1 Alerta 4A 7.8.2.2 Alerta 4B 7.10.2 Procedimientos 7.11.2 Procedimientos 8.2.2 Procedimiento	
E4-07-17	31-Jul-2017	02-Nov-2017	8.2.3 Documentación del incidente – accidente 8.3 Análisis Post – Incidente / Accidente (API) 8.3.1 Responsables 8.3.2 Procedimiento 8.4 Revisión del Plan de Emergencias 8.5.4.1.1 Definición del ejercicio 8.5.4.2 Ejecución de simulacros a escala real Apéndice 1 Apéndice 3	
E5-07-18	15-May-2019	01-Jun-2019	Cambio Versión Portada externa Portada interna Sistema de revisiones & enmiendas Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1.1 Alcance 1.3 Dependencias participantes 1.3.1 Comité de emergencias 1.3.3 Participantes externos 1.5 Definiciones 1.6 Acrónimos 2.1 Distribución de copias del manual 2.2 Accesibilidad del Manual 2.3 Enmiendas y revisiones	Arturo Zamora Vargas

			2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones 3.1 Objetivo 4.2 Alcance 4.4 Funciones PMM 7.71 Funcionamiento general PMM 4.6 Descripción 4.9 Relación Funcional CCO – PMM – PO (OIJ), en caso de Alerta tipo 6 5.4.1 Ubicación 5.4.3.1 Miembros del CCO 6.1 Ingresos 6.2 Salidas 6.3 Áreas para la emergencia 6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y otras autoridades competentes 6.3.2.3 Zona de descontaminación 6.3.3.4 Puesto de Operaciones 7.4 Paralización de operaciones en el área de maniobras o sectores adyacentes 7.8.2.2 Alerta 4B 7.10 Alerta 6 – Acto de interferencia ilícita 7.10.1 Cadena de Notificación 7.10.2 Procedimientos 7.11.1 Cadena de Notificación 8 Procedimientos después de la emergencia 9 Apéndices Apéndice 1 Apéndice 2 Apéndice 3 Apéndice 5 Apéndice11.b Apéndice 11.c Apéndice 11.d	

			Apéndice 11.e Apéndice 11.f Apéndice 11.g Apéndice 11.h	
E6-07-19	31-Jul-2019	30-Set-2019	Cambio Versión y logo de Aeris en el Manual Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas índice 6.3.4 Área para pasajeros ilesos 6.3.5 Área para miembros de la tripulación 7.6.1 Cadena notificación 7.6.2 Procedimientos 7.7.1 Cadena notificación 7.7.2 Procedimientos 7.8.1 Cadena notificación 7.8.2.1 Alerta 4A 7.8.2.2 Alerta 4B 7.9.1 Cadena notificación 7.9.2 Procedimientos 7.11.1 Cadena notificación 7.11.2 Procedimientos Apéndice 1 Apéndice 2 Apéndice 3 Apéndice 5	Arturo Zamora Vargas
E7-07-20	30-Set-2020	30-Nov-2020	Cambio Versión Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1 Generalidades 1.1 Alcance 1.2.1 Antes de una emergencia 1.2.2 Durante la emergencia 1.3.1 Comité de emergencias 2.1 Distribución de copias del manual	Arturo Zamora Vargas

			2.3 Enmiendas y revisiones 2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones 3.1 Objetivo 4.1 Introducción 4.2 Objetivo 4.3 Alcance 4.4 Características 4.8.1 Funcionamiento general PMM 4.8.2 Funcionamiento general Puesto de Operaciones 5.1 Objetivo 5.2.1 Estructura Funcional 5.3 Funciones 5.4.3.1 Miembros del CCO 6.1 Ingresos 6.3 Áreas para la emergencia 6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y otras autoridades competentes 6.3.4 Área para pasajeros ilesos 6.3.5 Área para miembros de la tripulación 7.5.1 Cadena de notificación 7.6.1 Cadena de notificación 7.7.1 Cadena de notificación 7.8.1 Cadena de Notificación 7.9 Alerta 5 – Emergencia en Instalaciones del Aeropuerto 7.9.1 Cadena de Notificación 7.10.1 Cadena de Notificación 7.11.1 Cadena de Notificación 8.3.1 Responsables	

			8.3.2 Procedimiento 8.4 Revisión del Plan de Emergencias 8.5.4 Simulacros de Emergencia 8.5.4.1 Planificación de prácticas completas de emergencia (Simulacros a escala real) 8.5.4.1.1 Definición del ejercicio 9 Apéndices Apéndice 1 AP 3 AP 5 AP 7 AP 8 AP 10 AP 11 (i) AP 12 AP 13 AP 14	
E8-07-21	30-Set-21	30-Nov-21	Cambio Versión Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1 Generalidades 1.3 Dependencias participantes 1.3.1 Comité de emergencias 1.3.2 Participantes internos 1.3.3 Participantes externos 1.4 Responsabilidades 1.4.1 Responsables inmediatos 1.5 Definiciones 1.6 Acrónimos 2.3 Enmiendas y revisiones 3.1 Objetivos 4.1 Introducción 4.2 Objetivo	Arturo Zamora Vargas

			4.3 Alcance 4.5 Funciones PMM 4.6 Personal Responsable 4.7 Descripción 4.8 Estructura funcional PMM 4.8.1 Funcionamiento general PMM 4.8.2 Funcionamiento general Puesto de Operaciones en caso de alerta 6 4.9 Relación Funcional PMM – CCO 4.10 Relación Funcional CCO-PMM-PO (OIJ), en caso de Alerta tipo 6 5.1 Objetivo 5.2 Conformación 5.2.1 Estructura Funcional 5.3 Funciones 5.4.1 Ubicación 5.4.2 Facilidades 5.4.3.1 Miembros del CCO 5.4.3.2 Representantes de medios de comunicación 6.1 Ingresos 6.2 Salidas 6.3 Áreas para la emergencia 6.3.1 Área de recursos (Área de espera) 6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y otras autoridades competentes 6.3.1.2 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) 6.3.2 Áreas para atención de víctimas 6.3.2.2 Área de evaluación o circulación interna (ACV1) 6.3.2.3 Zona de descontaminación 6.3.2.4 Área de transporte	

			6.3.2.5 Área de Morgue (área de atención de fallecidos) 6.3.5 Área para miembros de la tripulación 6.3.6 Áreas para atención de familiares 7.1 Cadena de notificación 7.2 Responsabilidades por institución 7.3 Frecuencia interna exclusiva para la atención de las emergencias 7.5.1 Cadena de notificación 7.5.2 Procedimientos 7.6.1 Cadena de notificación 7.6.2 Procedimientos 7.7.2 Procedimientos 7.8.2 Procedimientos 7.8.2.1 Alerta 4A 7.8.2.2 Aleta 4B 7.9.2 Procedimientos 7.10.2 Procedimientos 7.11.2 Procedimientos 8.1 Inspección del área de la emergencia 8.1.1 Limpieza, almacenamiento, disposición y tratamiento de materiales peligrosos, productos del incidente / accidente. 8.2.2 Procedimiento 8.2.3 Documentación del incidente / accidente 8.5.4 Simulacros de Emergencia 8.5.4.3 Procedimiento de evaluación Apéndice 1 Apéndice 2 Apéndice 3 Apéndice 4 Apéndice 5 Apéndice 7 Apéndice 8	

			Apéndice 10	
E9-07-22	15-Dec-22		Cambio Versión Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice 1.1 Alcance 1.1.1 Durante la emergencia 1.3.1 Comité de emergencias 1.3.2 Participantes internos 1.6 Acrónimos 2.3 Enmiendas y revisiones 3.1 Objetivo 4.3 Alcance 4.4 Características 4.7 Descripción 5.2 Conformación 5.3 Funciones 5.4.1 Ubicación 5.4.2 Facilidades 5.4.3.2 Representantes de medios de comunicación (manejo de prensa) 6.1 Ingresos 6.2 Salidas 6.3 Áreas para la emergencia 6.3.2.2 Área de evaluación o circulación interna (ACV1) 6.3.3 Área para miembros de la tripulación 6.3.4 Áreas para atención de familiares 6.3.5 Área de reconciliación 6.3.6 Áreas para atención de crisis en caso de ocurrir una alerta 6 6.3.6.8 Perímetro Externo	Arturo Zamora Vargas

			6.3.6.9 Área de estacionamiento aislada 7.1 Cadena de notificación 7.3.1 Instituciones con radios de comunicación de Aeris 7.4 Paralización de operaciones en el área de maniobras o sectores adyacentes 7.6.2 Procedimientos 7.7.2 Procedimientos 7.8.2.1 Alerta 4ª 7.8.2.2 Alerta 4B 7.9.2 Procedimientos 7.10.2 Procedimientos 7.11.2 Procedimientos 8.1 Inspección del área de la emergencia 8.1.1 Limpieza, almacenamiento, disposición y tratamiento de materiales peligrosos u otros, productos del incidente / accidente 8.2.1 Responsables 8.2.2 Procedimiento 9 Apéndices Apéndice 1 Apéndice 2 (A. Listas de chequeo internas) Apéndice 3 Apéndice 5 Apéndice 9 Apéndice 11 (I: Plan de contingencia ante eventos de salud pública AIJS) Apéndice 14 Apéndice 15 Apéndice 16	
E10-07-23	30-Set-23	30-Nov-23	Cambio Versión Portada externa Portada interna Registro de enmiendas Registro de revisiones Lista de páginas efectivas Índice	Arturo Zamora Vargas

			1 Generalidades 1.2.1 Antes de una emergencia 1.1.2 Después de la emergencia 1.5 Definiciones 1.6 Acrónimos 3.1 Objetivo 4.4 Características 4.8.2 Funcionamiento general Puesto de Operaciones en caso de alerta 6 7.1 Cadena de notificación 7.5.1 Cadena de notificación 7.6.1 Cadena de notificación 7.7.1 Cadena de notificación 7.8.1 Cadena de Notificación 7.9.1 Cadena de Notificación 7.10.1 Cadena de Notificación 7.11.1 Cadena de Notificación 8.3.1 Responsables Apéndice 1 Apéndice 3	

Registro de Revisiones

Número de Revisión	Fecha	Descripción	Revisado por
R1-07-15	05-Nov-2015	Se incluye enmienda E1-07-15 Se realiza revisión y los cambios se detallan con la enmienda E2-07-15	Yader Montenegro
R2-07-16	22-Ago-2016	Se incluye enmienda E2-07-2015 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E3-07-2016.	Adriana Boza
R3-07-17	31-Jul-2017	Se incluye enmienda E3-07-2016 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E4-07-2017.	Álvaro Arguedas
R4-07-18	15-May-2019	Se incluye enmienda E4-07-2017 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E5-07-2018.	Arturo Zamora Vargas
R5-07-19	31-Jul-2019	Se incluye enmienda E5-07-2018 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E6-07-2019.	Arturo Zamora Vargas
R6-07-20	30-Set-2020	Se incluye enmienda E6-07-2019 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E7-07-2020.	Arturo Zamora Vargas
R7-07-21	30-Set-2021	Se incluye enmienda E7-07-2020 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E8-07-2021.	Arturo Zamora Vargas
R8-07-22	31-Jul-2022	Se incluye enmienda E8-07-2021 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E9-07-2022.	Arturo Zamora Vargas
R9-07-23	30-Set-2023	Se incluye enmienda E9-07-2022 Se realiza la revisión completa del manual y los cambios se detallan con la enmienda E10-07-2023.	Arturo Zamora Vargas

Lista de páginas efectivas

Apartado	Número de páginas	Enmienda / Revisión	Fecha
Portada externa	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Portada interna	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Sistema de enmiendas y revisiones	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Registro de enmiendas	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	12	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	13	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	14	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	15	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	16	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Registro de revisiones	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Lista de Páginas efectivas	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	12	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	13	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	14	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	15	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	16	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	17	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	18	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	19	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Índice	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Listado de capítulos	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 1	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	12	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 2	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 3	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 4	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 5	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 6	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	12	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	13	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 7	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	12	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	13	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	14	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	15	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	16	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	17	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	18	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	19	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	20	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	21	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	22	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	23	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	24	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	25	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	26	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	27	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	28	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	29	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	30	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	31	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	32	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	33	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	34	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	35	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	36	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	37	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	38	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	39	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	40	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	41	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	42	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	43	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	44	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	45	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	46	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	47	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	48	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	49	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	50	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	51	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	52	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	53	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	54	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	55	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	56	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	57	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	58	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	59	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	60	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	61	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	62	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	63	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	64	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	65	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	66	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	67	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	68	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	69	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	70	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 8	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	8	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	9	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	10	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	11	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	12	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	13	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	14	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	15	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Capítulo 9	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Apéndice 1	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	3	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	4	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	5	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	6	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	7	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Apéndice 2	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
A	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	9	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	10	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	11	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	12	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	13	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	14	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	15	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	16	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	17	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	18	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	19	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	20	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	21	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	22	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	23	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	24	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	25	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	26	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	27	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	28	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
B	29	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	30	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	31	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	32	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	33	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	34	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	35	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	36	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	37	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	38	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	39	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	40	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	41	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	42	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	43	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	44	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	45	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	46	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	47	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 3	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	2	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
Apéndice 4	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 5	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 6	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 7	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 8	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 9	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	9	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	10	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	11	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	12	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	13	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	14	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	15	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	16	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	17	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	18	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	19	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	20	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	21	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	22	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	23	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	24	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	25	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	26	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	27	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	28	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	29	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	30	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	31	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	32	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	33	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	34	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	35	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	36	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	37	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	38	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	39	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	40	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	41	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	42	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	43	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	44	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	45	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	46	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	47	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	48	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	49	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	50	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	51	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	52	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	53	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	54	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	55	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	56	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	57	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	58	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	59	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	60	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	61	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	62	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	63	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	64	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	65	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	66	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	67	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	68	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	69	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	70	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	71	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	72	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	73	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	74	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	75	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	76	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	77	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	78	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	79	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	80	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	81	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	82	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	83	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	84	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	85	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	86	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	87	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	88	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	89	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	90	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	91	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	92	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	93	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	94	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	95	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	96	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	97	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	98	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	99	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	100	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	101	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	102	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	103	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	104	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	105	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	106	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	107	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	108	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	109	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	110	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	111	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	112	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	113	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	114	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	115	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	116	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	117	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	118	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	119	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	120	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	121	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	122	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	123	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	124	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	125	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	126	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	127	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	128	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	129	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	130	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	131	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	132	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	133	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	134	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	135	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	136	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	137	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 10	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 11	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
A	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
B	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
C	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
D	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023

	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
E	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
F	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
G	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
H	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	9	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	10	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	11	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	12	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	13	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	14	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	15	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	16	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	17	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	18	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	19	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	20	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	21	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	22	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	23	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	24	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	25	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	26	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	27	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	28	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	29	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	30	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	31	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	32	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	33	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
I	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	9	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	10	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	11	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	12	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	13	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	14	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	15	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	16	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	17	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	18	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	19	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	20	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	21	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	22	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	23	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	24	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	25	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	26	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	27	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	28	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	29	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	30	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	31	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	32	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	33	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	34	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	35	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	36	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	37	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	38	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	39	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	40	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	41	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	42	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	43	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	44	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	45	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	46	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 12	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	9	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	10	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	11	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	12	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	13	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	14	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	15	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	16	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	17	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	18	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	19	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	20	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	21	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	22	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	23	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	24	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	25	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	26	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	27	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	28	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	29	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	30	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	31	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	32	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	33	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	34	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	35	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	36	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	37	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	38	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	39	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	40	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	41	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	42	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	43	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	44	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	45	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	46	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	47	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	48	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	49	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	50	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	51	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	52	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	53	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	54	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	55	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	56	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	57	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	58	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	59	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	60	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	61	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	62	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	63	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	64	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	65	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	66	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	67	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	68	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	69	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	70	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	71	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	72	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	73	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	74	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	75	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	76	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	77	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	78	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	79	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	80	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	81	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	82	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	83	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	84	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	85	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	86	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	87	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	88	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	89	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	90	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	91	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 13	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 14	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 15	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	3	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	4	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	5	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	6	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	7	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	8	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	9	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	10	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	11	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	12	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	13	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	14	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	15	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	16	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	17	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	18	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	19	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	20	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

	21	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	22	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	23	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	24	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	25	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	26	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	27	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
	28	Revisión R9-07-23	30-Set-2023
Apéndice 16	1	Enmienda E10-07-23	30-Set-2023
	2	Revisión R9-07-23	30-Set-2023

Índice

1 Generalidades…… 1-1

1.1 Alcance…… 1-1

1.2 Consideraciones generales para una emergencia…… 1-2

1.2.1 Antes de una emergencia…… 1-2

1.2.2 Durante la emergencia…… 1-3

1.2.3 Después de la emergencia…… 1-3

1.3 Dependencias participantes…… 1-4

1.3.1 Comité de emergencias…… 1-4

1.3.2 Participantes internos…… 1-5

1.3.3 Participantes externos…… 1-6

1.4 Responsabilidades…… 1-7

1.4.1 Responsables inmediatos…… 1-7

1.4.2 Responsables mediatos…… 1-7

1.5 Definiciones…… 1-7

1.6 Acrónimos…… 1-8

2 Control de documentos…… 2-1

2.1 Distribución de copias del manual…… 2-1

2.2 Accesibilidad del Manual…… 2-1

2.3 Enmiendas y revisiones…… 2-1

2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones…… 2-3

3 Introducción…… 3-1

3.1 Objetivo……...3-1

4 Puesto de Mando Móvil (PMM)……...4-1

4.1 Introducción…… 4-1

4.2 Objetivo……...4-1

4.3 Alcance……4-1

4.4 Características……...4-2

4.5 Funciones PMM……4-2

4.6 Personal Responsable…… 4-3

4.7 Descripción……4-4

4.8 Estructura funcional PMM…….. 4-6

4.8.1 Funcionamiento general PMM……4-6

4.8.2 Funcionamiento general Puesto de Operaciones……...4-8

4.9 Relación Funcional PMM – CCO…… 4-9

4.10 Relación Funcional CCO – PMM – PO (OIJ), en caso de Alerta tipo 6….. 4-10

5 Centro Coordinador de Operaciones (CCO)…… 5-1

5.1 Objetivo……...5-1

5.2 Conformación……5-1

5.2.1 Estructura Funcional…… 5-2

5.3 Funciones……...5-3

5.4 Instalaciones……... 5-3

5.4.1 Ubicación……5-3

5.4.2 Facilidades……5-4

5.4.3 Control de acceso al CCO…….. 5-5

6 Áreas para la atención de la emergencia……..6-1

6.1 Ingresos…….. 6-1

6.2 Salidas……6-2

6.3 Áreas para la emergencia…… 6-4

6.3.1 Área de Recursos (Área de espera) 6-7

6.3.2 Áreas para atención de víctimas……..6-8

6.3.3 Áreas para atención de crisis en caso de ocurrir una alerta 6…….. 6-11

6.3.4 Área para pasajeros ilesos…… 6-12

6.3.5 Área para miembros de la tripulación……6-12

6.3.6 Áreas para atención de familiares…… 6-13

7 Procedimientos en caso de alerta…….. 7-1

7.1 Cadena de notificación……. 7-1

7.2 Responsabilidades por institución…….. 7-1

7.3 Frecuencia interna exclusiva para la atención de las emergencias……..7-2

7.3.1 Instituciones con radios de comunicación de Aeris…… 7-2

7.4 Paralización de operaciones en el área de maniobras o sectores adyacentes ……..7-2

7.5 Alerta 1 – Condiciones meteorológicas desfavorables……... 7-4

7.5.1 Cadena de notificación…… 7-4

7.5.2 Procedimientos……..7-5

7.6 Alerta 2 – Vigilancia especial…….. 7-6

7.6.1 Cadena de notificación…… 7-6

7.6.2 Procedimientos…… 7-7

7.7 Alerta 3 – Emergencia General…….. 7-11

7.7.1 Cadena de notificación…… 7-11

7.7.2 Procedimientos……..7-13

7.8 Alerta 4 – Accidente aeronáutico…… 7-17

7.8.1 Cadena de Notificación…… 7-17

7.8.2 Procedimientos……..7-18

7.9 Alerta 5 – Emergencia en Instalaciones del Aeropuerto……7-30

7.9.1 Cadena de Notificación…… 7-31

7.9.2 Procedimientos……..7-32

7.10 Alerta 6 – Acto de interferencia ilícita…… 7-37

7.10.1 Cadena de Notificación…… 7-38

7.10.2 Procedimientos……..7-40

7.11 Alerta 7 – Accidente por mercancías peligrosas…… 7-51

7.11.1 Cadena de Notificación…… 7-52

7.11.2 Procedimientos……..7-53

8 Procedimientos después de la emergencia……..8-1

8.1 Inspección del área de la emergencia……..... 8-2

8.1.1 Limpieza, almacenamiento, disposición y tratamiento de materiales peligrosos, productos del incidente / accidente…… 8-2

8.1.2 Área para la ubicación de paquetes o mercancías peligrosas con derrames ……..8-3

8.2 Remoción de Aeronaves Inutilizadas……8-3

8.2.1 Responsables…… 8-3

8.2.2 Procedimiento…… 8-4

8.2.3 Documentación del incidente – accidente…… 8-6

8.3 Análisis Post - Incidente / Accidente (API)…… 8-7

8.3.1 Responsables……8-7

8.3.2 Procedimiento……8-7

8.4 Revisión del Plan de Emergencias…… 8-8

8.5 Sistema de Capacitación y Simulacros…… 8-8

8.5.1 Personal Responsable……8-9

8.5.2 Tipos de Capacitación…… 8-9

8.5.3 Metodología……...8-10

8.5.4 Simulacros de Emergencias……8-10

9 Apéndices……...9-1

AP.1 Directorio telefónico……..9-3

AP.2 Lista de chequeo en caso de emergencias ……9-10

AP.3 Plano cuadriculado del aeropuerto…… 9-12

AP.4 Reglamento del Comité de Emergencia ……..……9-13

AP.5 Lista de empresas con equipo especial, a contactar en caso de emergencia ……..9-14

AP.6 Carta de acuerdo: “Uso de frecuencia de comunicaciones durante la atención de una alerta en el AIJS” ……..…9-15

AP.7 Carta de acuerdo: “Remoción de aeronaves inutilizadas” ……...9-16

AP.8 Carta de acuerdo: “Inspección de pista durante alertas 2, 3 y 7” …… 9-17

AP.9 Plan de respuesta a situaciones de emergencia, en la terminal de pasajeros ……..9-18

AP.10 Carta de acuerdo: “Asignación de aeronaves a la rampa remota durante alertas 2, 3 y 7” …….. 9-19

AP.11 Planes de contingencia…… 9-20

AP.11a Abandono de cabina interna de Torre de Control……... 9-20

AP.11b Inspección de instalaciones e infraestructura aeroportuarias posterior a que haya ocurrido un sismo, y no haya activado el Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA)
……9-21

AP.11c Atención a aeronaves inutilizadas, sin activación del Plan de Emergencias del AIJS…… 9-22

AP.11d Atención de derrames de hidrocarburos en el AIJS……. 9-23

AP.11e Respuesta ante alarmas de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS ……....9-24

AP.11f Operación del sistema contra incendios de la terminal de pasajeros del AIJS, si falla el equipo que bombea agua al mismo……...…9-25

AP.11g Respuesta ante alarmas reales de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS, si el equipo que bombea agua al mismo esta inoperativo ……..9-26

AP.11h Respuesta ante un evento vulcanológico donde se pronostique o haya presencia de ceniza volcánica en AIJS y/o sus alrededores…… 9-27

AP.11i Plan de contingencia ante eventos de salud pública AIJS……9-28

AP.12 Plan de Respuesta para la Atención de Emergencias Aéreas, del Comité Asesor técnico para emergencias Aéreas (CATEA)…… 9-29

AP.13 Protocolo para la atención de crisis en casos mayores…… 9-30

AP14 Autorización Movilización y Permanencia Temporal de Aeronave Inutilizada …… 9-31

AP15 Protocolo de atención a medios de comunicación en situaciones de crisis……9-22

AP16 Cadena de notificación en caso de emergencias……. 9-33

Listado de capítulos

1. Generalidades
2. Control de documentos
3. Introducción
4. Puesto de Mando Móvil (PMM)
5. Centro Coordinador de Operaciones (CCO)
6. Áreas para la atención de la Emergencia
7. Procedimientos en caso de alerta
8. Procedimientos después de la emergencia
9. Apéndices

1 Generalidades

En el Plan de Emergencias se incluye una serie de instrucciones para asegurar que todas las entidades involucradas en la atención de la emergencia intervengan con la prontitud y eficacia requeridas, esto con base al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE). Esto de la misma forma en cumplimiento a los RAC 14 y 139, los cuales establen el establecimiento de un Plan de Emergencias.

En el **Apéndice 11**, se adjuntan una serie de Planes de Contingencia que se podrán aplicarse en caso de que inicialmente la situación acontecida, no implique la activación de una de las alertas establecidas en el presente plan. En este apéndice también se considera los eventos de salud pública, ***Plan de Contingencia ante eventos de salud pública AIJS***, esto en cumplimiento del Reglamento Sanitario Internacional (RSI).

1.1 Alcance

El presente plan aplica para los diferentes tipos de alerta de índole aeronáutica y no aeronáutica, que puedan acontecer dentro de los límites del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en adelante AIJS) y hasta 8 kilómetros de radio de su perímetro (con respecto al punto de referencia de aeropuerto) y en concordancia a los que se establece en el "Plan de Respuesta para la Atención de Emergencias Aéreas" vigente del CATEA (ver Apéndice #12). Estas alertas pueden ser:

a. **Alerta 1:** Condiciones meteorológicas desfavorables cuando:
    1. La visibilidad sea inferior a los 5 kilómetros.
    2. La capa de nubes más baja sea inferior a 300 metros.
    3. Se considera que la maniobra de despegue o aterrizaje no puede ser observada por la Torre de Control.
    4. La condición meteorológica pueda dificultar las maniobras de despegue o aterrizaje.
b. **Alerta 2:** Cuando se tenga conocimiento que una aeronave en vuelo o en tierra tiene dificultad, para su operación normal, motivada por factores técnicos o humanos.

c. **Alerta 3:** Cuando se conozca con certeza que una aeronave en vuelo o en tierra tendrá dificultades, ya sean técnicas o humanas, para su operación normal y que podrían ser causa inminente de un accidente.

d. **Alerta 4:** Accidente aeronáutico ya sea en tierra o aire y/o explosión, existen dos tipos de alertas:

- 4A: Accidente dentro de las instalaciones aeroportuarias.
- 4B: Accidente fuera de las instalaciones aeroportuarias

e. **Alerta 5:** Cuando se presentan problemas tales como terremotos, incendios, explosiones, accidentes laborales, etc., en la terminal de pasajeros o en las edificaciones o áreas adyacentes.

f. **Alerta 6:** Actos de Interferencia Ilícita, aplica:

1. En aeronaves (en tierra como en el aire).
2. En las instalaciones aeroportuarias

g. **Alerta 7:** se puede dar bajo las siguientes situaciones:

1. Accidentes ocurridos en aeronaves y que involucren materiales peligrosos exceptuando material con riesgo biológico o radioactivo.
2. Accidentes con materiales peligrosos (incluye incendio y explosión) ocurridos en instalaciones fijas y que impliquen riesgo químico.
3. Accidentes o incendios ocurridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo biológico.
4. Accidentes o incendios ocurridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo radiactivo.
5. Derrames de hidrocarburos en aeronaves, equipos de servicio en tierra de aeronaves o equipos del aeropuerto.

1.2 Consideraciones generales para una emergencia

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

1.2.1 Antes de una emergencia

Estas consideraciones se relacionan con la planificación, en donde se dispone todos los factores humanos y materiales necesarios para adoptar una respuesta ante una emergencia.

Esta planificación define:

a. La autoridad y las responsabilidades para establecer, preparar, ensayar y ejecutar el Plan de Emergencias. En la planificación se deben incluir:
   1. **Pruebas modulares (Simulacros de mesa):** al menos una vez cada 6 meses, salvo en el periodo que se realice el simulacro general.
   2. **Prácticas de emergencia parciales (Simulacros parciales):** al menos una vez al año (aplica el año que no se realice el simulacro general) o cuando por alguna circunstancia especial se requieran.
   3. **Prácticas completas de emergencia (Simulacros completos):** al menos una vez cada dos años.
b. El desarrollo de los procedimientos, acuerdos y lineamientos generales que todos los involucrados deben seguir. Dado que todo accidente o incidente presentará características diferentes, es en la planificación donde se definirán estos procedimientos generales.

1.2.2 Durante la emergencia

La mayor parte de las consideraciones "durante" la emergencia dependen de la etapa, naturaleza y ubicación de esta. Para esto, se han incluidos los procedimientos que deben realizar todas las entidades que participan de la emergencia dentro de este plan, pero no se limitan únicamente a estas. Cabe destacar, que las funciones indicadas en este plan para cada entidad pueden ser modificadas según las necesidades del Puesto de Mando Móvil.

En el momento en que sucede la emergencia el liderazgo del Puesto de Mando Móvil, lo asumirá el Jefe de Bomberos del Aeropuerto o el jefe de la Dirección de Inteligencia y Seguridad (este último aplica para la Alerta # 6). En caso de que se declare el alerta tipo 6, al conformarse el "Puesto de Operaciones", este asumirá el mando de la situación y será coordinado por el personal del Organismo de Investigación Judicial.

1.2.3 Después de la emergencia

A la finalización de la emergencia, el Puesto de Mando Móvil (en adelante PMM) o el Centro Coordinador de Operaciones (si este último fue conformado, en adelante CCO) se comunicarán con las dependencias auxiliares (hospitales, entre otros participantes de la emergencia), para informar la finalización de la atención

de la emergencia, de modo que puedan volver a su funcionamiento normal. Esta comunicación podrá realizarse por teléfono, radio o a través de la plataforma de comunicación Everbridge.

Posterior a la emergencia, Aeris convocará a una reunión (Análisis Post Incidente) a todas las partes involucradas, para evaluar la ejecución del plan de emergencia y determinar las acciones correctivas que deben implementarse en dicho plan.

1.3 Dependencias participantes

A fin de que este Plan de emergencias cumpla sus objetivos, es necesario contar con la participación de todas las agencias, instituciones y empresas que trabajan en el aeropuerto. En el Apéndice 1 se presenta un directorio con los números de teléfono de todas las dependencias involucradas en el Plan de Emergencia.

Si bien es cierto, la actualización de este directorio telefónico es responsabilidad del Departamento de Operaciones y Seguridad de Aeris, los representantes de las instituciones que en él aparecen deben de notificar los cambios que realicen en sus números de teléfono y nombre de la persona a contactar las 24 horas, tan pronto como estos ocurran.

Es responsabilidad de todos los participantes del Plan de Emergencias brindar instrucción su personal sobre las responsabilidades durante la activación de este plan, así como sus generalidades.

1.3.1 Comité de emergencias

El Departamento Operaciones y Seguridad de Aeris coordina un Comité de Emergencias en el AIJS, el cual está compuesto por los representantes titulares y suplentes de todas las instituciones que forman parte del Plan de emergencias del aeropuerto (en adelante PEA). Los miembros de este plan se dividen en participantes internos y externos. En el **Apéndice 4** se encuentra el reglamento del Comité de Emergencias, el cuál fue aprobado y validado por dicho comité.

El objetivo primordial del comité es mejorar los procedimientos establecidos en el presente plan para la atención de las emergencias en el AIJS, utilizando como insumos los resultados de los análisis post incidentes (API) y las prácticas de emergencia (los simulacros).

Este comité planifica todas las acciones que se requieran para realizar cualquier simulacro (pruebas modulares, prácticas de emergencia parciales y prácticas completas de emergencias), entre las diferentes

instituciones que conforman este plan según el alcance del simulacro. De esta forma, se mide la efectividad de los cuerpos o entidades que atienden la emergencia y se evalúan los procedimientos establecidos y con esto, se garantiza a los diferentes usuarios del aeropuerto que, en caso de ocurrir alguna emergencia, haya procedimientos y personal capacitado para responder oportunamente y velar por su seguridad. Además, este comité es el responsable de revisar las mejoras aplicadas al plan, por parte del operador del aeropuerto.

La dirección de cada agencia o institución participante del PEA (CCO) y su respectivo Comité, debe asignar:

1. **Un representante titular al CCO:** Este actuará como coordinador de su institución en las reuniones regulares y extraordinarias del "Comité de Emergencia". En caso de emergencias, actuará como coordinador titular ante el CCO por su institución.
2. **Dos representantes suplentes ante el CCO:** Los representantes suplentes asistirán a las reuniones ordinarias y extraordinarias del Comité de Emergencias, en reemplazo del representante o coordinador titular de su institución.

1.3.2 Participantes internos

Entre las instituciones miembros del Comité, con personal permanente en el Aeropuerto:

a. Administración del Aeropuerto en la persona del Director o el Gerente de Operaciones y Seguridad o cualquier otra persona que ellos designen.
b. Bomberos del Aeropuerto
c. Servicios de Tránsito Aéreo
d. Cruz Roja Costarricense
e. Dirección General de Aviación Civil de Costa Rica (incluyen: Unidad de Seguridad de la Aviación, Departamento de Operaciones y la Unidad de Supervisión de Aeródromos).
f. Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes del CETAC.
g. Policía Aeroportuaria – Servicio de Vigilancia Aérea.
h. Dirección de Inteligencia y Seguridad.
i. Policía de Tránsito.
j. Dirección General de Migración y Extranjería.

k. Ministerio de Hacienda.
l. Ministerio de Agricultura y Ganadería.
m. Líneas Aéreas.
n. Organismo de Investigación Judicial.
o. Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada.
p. Ministerio de Salud.

1.3.3 Participantes externos

Instituciones que no cuentan con personal permanente en el aeropuerto:

a. Comisión Nacional de Emergencias.
b. Cruz Roja Costarricense (dependencia de ayuda mutua).

En el Aeropuerto se encuentra un consultorio que atiende las 24 horas. Cuenta con el número telefónico 2442-7832, o la extensión interna 2007. En caso de que se requiera, la Cruz Roja envía unidades y personal de soporte al aeropuerto, según la magnitud de la situación presentada.

c. Cuerpo de Bomberos de Costa Rica

En el Aeropuerto se cuenta con una estación que brinda servicio las 24 horas. Cuenta con el número telefónico 2440-3343 o 2440-2193. En caso de que se requiera, puede solicitar soporte a las estaciones de Belén y Alajuela.

d. Organismo de Investigación Judicial

Existe una oficina dentro del aeropuerto. Cuenta con el número telefónico 2440-4824. En caso de que se requiera, envía unidades y personal de soporte al aeropuerto, según la magnitud de la situación presentada.

e. Observatorio vulcanológico y sismológico de Costa Rica (OVSICORI)
f. Red sismológica nacional (RSN)
g. Instituto meteorológico nacional (IMN)

Existe una oficina dentro de las instalaciones del aeropuerto, que atiende las 24 horas. Cuenta con el número telefónico 2441-2398.

h. Caja Costarricense del Seguro Social (Hospitales y Centros de emergencia de la comunidad)

En caso de que sea necesario el traslado de pacientes hacia los centros médicos, el Hospital de Alajuela es el más cercano, seguido del Hospital de Heredia y el Hospital México. En el Apéndice 1 de este documento se detallan los números de teléfono de estos hospitales y otros centros médicos disponibles.

i. Clero

1.4 Responsabilidades

1.4.1 Responsables inmediatos

El ente responsable de la emisión, actualización, distribución y verificación del cumplimiento de este Plan es del Gestor del aeropuerto (en adelante Aeris), en la persona del Director de Operaciones Aeroportuarias, o en su ausencia, el responsable es el Gerente de Operaciones y Seguridad.

1.4.2 Responsables mediatos

La naturaleza de los procedimientos del Plan de Emergencias del Aeropuerto, obligan a responsabilizar también para su ejecución y cumplimiento a las líneas aéreas, entidades gubernamentales y operadores del AIJS.

De igual modo, existen agencias y organismos que no tienen personal permanente de operación en el aeropuerto y que, sin embargo, toman parte fundamental en la ejecución del PEA. Estas entidades asumirán una responsabilidad de cumplimiento y sujeción al PEA por medio de acuerdos suscritos con el responsable directo (Aeris). El grado de responsabilidades y funciones de cada una de ellas será desarrollado en el presente plan.

Nota aclaratoria: Este plan define las responsabilidades que deben cumplir las entidades que participan en una emergencia, pero no se limitan solamente a estas.

1.5 Definiciones

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

Área de Movimiento: Las pistas, zonas de rodaje y otras áreas del aeropuerto que se usan para el rodaje de aeronaves, vuelo estacionario (helicóptero), despegues o aterrizajes de aeronaves, y espacios exclusivos para la carga y descarga de aeronaves y zonas de estacionamiento (plataformas).

Área de crisis: Asignación estratégica que determina sus dimensiones de acuerdo con la magnitud del perímetro externo de seguridad.

Autoridad competente: Dependencias o funcionarios del Estado o administración del aeropuerto, encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y los reglamentos.

Circular de Aviso Administrativa: medio o documento oficial, mediante el cual la administración del aeropuerto emite regulaciones o directrices de acatamiento obligatorio para todos los operadores, empresas y entidades que operan en el AIJS.

Corredores de paso: Rutas policialmente controladas, por las cuales se orientan los recursos hasta el Puesto de Operaciones y al sitio o punto de la crisis.

Everbridge: Herramientas/sistema de comunicación masiva utilizada por Aeris para las notificaciones/comunicados a usuarios/operadores del AIJS, estas notificaciones se realizan a través de correo electrónico y mensajes de texto.

Gestor: La administración del aeropuerto.

Nota Informativa: medio o documento oficial, mediante el cual la administración del aeropuerto emite diferentes informaciones para todos los operadores, empresas y entidades que operan en el AIJS.

Plan de contingencia: Es un plan que incluye medidas y procedimientos destinados a enfrentar diversas situaciones que podrían presentarse en el aeropuerto, que en primera instancia podrían ser solventados bajo este tipo de planes, pero en la medida en que el riesgo de la situación aumente, podría requerir la activación del plan de emergencia del aeropuerto. En el **Apéndice 11** se mencionan los planes de contingencia.

Punto de crisis: Lugar específico donde se concentra la crisis.

Punto Z: Área o punto que será establecido por el PMM, para colocar una aeronave bajo alerta 6 o 7.

Sitio de Crisis: Definición operativa del área inmediata al punto de crisis.

1.6 Acrónimos

Sigla	Significado
ACV 1	Área de Concentración de Víctimas (puede estar acompañada de un numero cuando hay más de un área de concentración de víctimas)
AIA	Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes
AIJS	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
AOCC	Centro de Control de Operaciones del Aeropuerto
AP	Apéndice
API	Análisis Post Incidentes
ARP	Punto de referencia de aeropuerto - Airport Reference Point
ATC	Torre de Control - Air Traffic Control
ATO	Aeropuerto
AVSEC	Unidad de Seguridad de la Aviación
B2	Instalaciones de la Sección Aérea del Ministerio de Seguridad Pública
CAA	Circular de Aviso Administrativo
CATEA	Comité Asesor Técnico para Emergencias Aéreas
CCO	Centro de Coordinador de Operaciones
CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social
CETAC	Consejo Técnico de Aviación Civil
CNE	Comisión Nacional de Emergencia
COE	Centro de Operaciones de Emergencia
COMITRAN	Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica
CR	Cruz Roja
CTRM	Centro de Tránsito Rápido de Mercancías

Sigla	Significado
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DIS	Dirección de Inteligencia y Seguridad
DOA	Director de Operaciones Aeroportuarias
DP (o PA)	Policía Aeroportuaria
ETA	Tiempo estimado de arribo - Estimated Time of Arrival
ETD	Tiempo estimado de salida - Estimated Time of Departure
GOS	Gerente de Operaciones y Seguridad
IMN	Instituto Meteorológico Nacional
K9	Unidad Canina del Ministerio de Seguridad Publica
Km	Kilómetros
LA	Línea aérea
M	Metros
MAG	Ministerio de Agricultura y Ganadería
MET	Meteorología
MPO	Manual de Procedimientos Operativos
MRAC	Reglas de Aviación Civil Conjuntas
MSP	Ministerio de Seguridad Pública
NI	Nota Informativa
NOTAM	Información para aviadores Notice To Airmen
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OCO	Oficina de comunicaciones del cuerpo de Bomberos
OFGI	Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada
OIJ	Organismo de Investigación Judicial
OPS	Operaciones

Sigla	Significado
Oscar 3	Coordinadores de Programación de Operaciones de Aeris
Oscar 4	Coordinadores de Operaciones de Aeris (lado aéreo)
Oscar 5	Coordinadores de Operaciones de Aeris (comunicaciones)
Oscar 6	Coordinadores de Operaciones de Aeris (terminal)
Oscar Sierra	Supervisor de Operaciones de Aeris
OVSICORI	Observatorio vulcanológico y sismológico de Costa Rica
PAX	Almas abordo (pasajeros + tripulación)
PEA	Plan de Emergencias del Aeropuerto
PI	Sitio de Crisis
PMM	Puesto de Mando Móvil
PO	Puesto de Operaciones
PT	Policía de Transito
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense
RAC-SEA	Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, Reglamento para la Regulación de Servicios Especializados de Aeródromo
REM	Red Nacional de Emergencias
RSN	Red Sismológica Nacional
RSI	Reglamento Sanitario Internacional
SCI	Sistema de Comando de Incidente
SEI	Salvamento y Extinción de Incendios (Bomberos)
Sierra Tango	Supervisor de Terminal
SPII	Servicio Policial de Intervención Inmediata
START	Selección y clasificación simple, y tratamiento rápido.
TELECOM	Oficina de Comunicaciones de la Cruz Roja
UEA	Unidad Especial de Apoyo

Sigla	Significado
UEI	Unidad Especial de Intervención

2 Control de documentos

El objetivo de este capítulo es dar a conocer los procedimientos que se llevarán a cabo, para efectuar las respectivas revisiones y enmiendas al presente manual, el cual se denomina “Plan de emergencia del aeropuerto”. También se indicará la manera en que se realizarán tanto la distribución de las copias del mismo, como de las respectivas notificaciones de revisiones y enmiendas aplicadas al documento.

2.1 Distribución de copias del manual

La distribución del presente manual estará a cargo del Departamento de Operaciones, quienes llevarán un control detallado de las copias distribuidas. Se brindará una copia controlada del presente documento:

a. CETAC
b. OFGI
c. Unidad de Supervisión de Aeródromos
d. Los departamentos pertinentes de Aeris

Dichas copias podrán ser emitidas de manera electrónica o física. Es responsabilidad de quien reciba el manual, velar por que este siempre este actualizado.

2.2 Accesibilidad del Manual

Como se detalló anteriormente, se entregará una copia del presente manual a cada uno de los entes mencionados. Es responsabilidad de cada una de las personas a quienes se les entregue la copia del mismo, ponerlo a disposición de todos los empleados de su representada. Sin dejar de lado que estas personas, deben garantizar que sus empleados tienen conocimiento y reciben el entrenamiento necesario sobre el contenido del manual.

Por otro lado, mediante la página electrónica de Aeris, cualquier persona podrá accesar a la información de este manual.

2.3 Enmiendas y revisiones

Aeris por medio del Departamento de Operaciones, velará por que se realice una revisión continua del presente documento, para garantizar que el mismo se encuentra actualizado y no contradiga de ninguna

manera las regulaciones nacionales e internacionales, y se mantenga acorde con las operaciones que se realizan en el AIJS. Al menos se realizará una revisión anual del documento.

Personal de la DGAC también podrá revisar el manual cuando lo requiera por su propia iniciativa o por solicitud de Aeris, la solicitud de revisión debe presentarse con una antelación de 30 días a la fecha prevista para la entrada en vigor, a menos que la DGAC, por solicitud del **Departamento de Operaciones de Aeris**, autorice un periodo más corto.

Las revisiones realizadas por la DGAC serán notificadas al **Departamento de Operaciones de Aeris**, indicando las razones de la revisión e incluirán las páginas con la propuesta de la revisión. El **Departamento de Operaciones de Aeris** contará con 7 días para remitir por escrito argumentos y puntos de vista sobre la revisión. Después de haber evaluado la información, la DGAC decidirá si adopta la revisión o prescribe de ella. La revisión será efectiva 30 días después de haber sido recibida por el **Departamento de Operaciones de Aeris.**

Si la DGAC determina la existencia de una condición de emergencia que requiera una acción inmediata con respecto a la seguridad, que impide seguir con el procedimiento dispuesto anteriormente, emitirá una revisión, la cual será efectiva desde el momento en que la reciba el **Departamento de Operaciones de Aeris**. En la carta de notificación de la enmienda, la DGAC describirá brevemente la emergencia detectada. Una vez resuelta la emergencia, el **Departamento de Operaciones de Aeris** podrá solicitar a la DGAC una reconsideración o una reevaluación de los elementos causales de la emergencia y de la revisión que fue requerida.

Las modificaciones o cambios que realice Aeris al documento, se tramitaran mediante enmiendas, las cuales deben ser debidamente registradas en la “Lista de páginas efectivas y el registro enmiendas”. Estas enmiendas, deben ser sometidas a revisión y aprobación por parte de la DGAC, al menos 30 días antes de entrada en vigor.

Las revisiones que se realicen al manual, además de verificar el contenido de la información del mismo, contemplará la inserción de las enmiendas que haya sufrido el documento. Cada vez que se realice una revisión, se cambiará la versión del documento, asimismo los cambios pequeños se harán por medio de

enmiendas que deben quedar registradas. También se cambiará de versión al documento, cuando se realicen enmiendas que modifiquen considerablemente su estructura o contenido.

Cuando se realicen las enmiendas o revisiones, se debe utilizar la tabla que se adjunta al inicio del presente documento.

En caso de que debido a una situación de emergencia se requiera efectuar una enmienda temporal o permanente se aplicará lo dispuesto en el punto 3.2.2, del Manual de Certificación de Aeropuerto, Volumen 0.

Todas las enmiendas y revisiones serán tramitadas mediante correo electrónico y/o nota formal. Estas comunicaciones siempre serán dirigidas entre Aeris y la DGAC (Unidad de Supervisión de Aeródromos), siempre copiando en todo momento al OFGI. Los contactos a quien se le debe de enviar y copiar el correo son los siguientes:

Contacto	Entidad	Correo electrónico
Luis Torres	Unidad de Supervisión de Aeródromos, DGAC	ltorres@dgac.go.cr
Rodolfo Garbanzo	Órgano Fiscalizador del Contrato de Gestión Interesada	rgarbanzo@dgac.go.cr
Jason Araya	Aeris Holding	jaraya@aeris.cr
Alvaro Arguedas	Aeris Holding	aarguedas@aeris.cr

2.3.1 Notificación y distribución de las enmiendas y revisiones

Una vez que se reciba la carta de aceptación de la enmienda o revisión, el departamento de Operaciones de Aeris enviará una Circular de Aviso Administrativa informando de la entrada en vigor de las mismas.

El Departamento de Calidad de Aeris, se encargará de entregar las enmiendas o revisiones realizadas, a todas las entidades, empresas u operadores que posean una copia controlada del presente manual, no obstante, es responsabilidad de quienes posean este documento, velar por que el mismo siempre este actualizado.

Para aquellos operadores que tengan copias NO controladas de este documento, se habilitará un link de descarga para que puedan obtener la enmienda o revisión que entrará a regir, una vez que el departamento de Operaciones de Aeris envíe la Circular de Aviso Administrativa informando de la entrada en vigor de las mismas. Dicho link de descarga se indicará en la misma Circular de Aviso Administrativa.

3 Introducción

3.1 Objetivo

El Plan de Emergencia del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (PEA), tiene por finalidad responder a cualquier tipo emergencia que pudiera ocurrir dentro del Aeropuerto o en las proximidades del mismo, con el fin de reducir al mínimo los efectos que se pudieran generar, particularmente en lo que respecta a salvar vidas humanas y restablecer a la brevedad posible la operación normal del aeropuerto. El plan de emergencia establece la coordinación entre todas las instituciones y empresas dentro del Aeropuerto y aquellas que se encuentren fuera del mismo, que por Ley o solidaridad deban participar en las acciones.

El propósito de este PEA es establecer:

a. Una transición ordenada y eficiente a las operaciones de emergencia.
b. Eficaz delegación de la autoridad en la emergencia.
c. Las asignaciones de responsabilidades para la emergencia.
d. La aplicación por parte del personal responsable, de las medidas que figuren en el plan.
e. La coordinación de esfuerzos para hacer frente a la emergencia.
f. La continuidad segura de las operaciones y el regreso a las mismas, tan pronto como sea posible.
g. La estrategia y lineamiento de comunicación durante una emergencia.
h. Acuerdos mutuos entre instituciones.

El personal de Operaciones de Aeris y las autoridades competentes, con el fin de verificar el cumplimiento de este manual y aplicar las disposiciones establecidas en el mismo, tendrán la potestad de inspeccionar, auditar, realizar ensayos en las instalaciones, servicios y equipos del aeropuerto. Para ello podrán ingresar y permanecer de manera irrestricta en cualquier área del aeropuerto, cuando así lo considere pertinente.

El presente documento ha sido elaborado por el departamento de Operaciones y Seguridad de Aeris, bajo el cumplimiento de las normas nacionales y recomendaciones internacionales vigentes, tales como:

1. Manual de servicio de aeropuertos, Documento 9137-AN/898 parte 5 de la OACI: “Traslado de las aeronaves inutilizadas”.

2. Manual de servicio de aeropuertos, Documento 9137-AN/898 parte 7 de la OACI: “Planificación de Emergencia en los Aeropuertos”.
3. Plan de respuesta para la atención de emergencias aéreas del CATEA emitido mediante Decreto Ejecutivo 7037T de mayo del 77.
4. Reglamento Aeronáutico Costarricense (RAC) 139 de la Dirección General de Aviación Civil.
5. Reglas de Aviación Civil Conjuntas (MRAC) 17 del COMITRAN.
6. Reglamento Aeronáutico Costarricense (RAC) 14 de la Dirección General de Aviación Civil.
7. Anexo 14, Volumen I “Diseño y operaciones de aeródromos” de la OACI.
8. Anexo 17 “Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita” de la OACI.
9. Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores, del OIJ.
10. Protocolo de Actuación Alerta 6, de la EUI.
11. Regulaciones Aeronáuticas Costarricenses, Reglamento para la Regulación de Servicios Especializados de Aeródromo (RAC-SEA) de la Dirección General de Aviación Civil.
12. Documento “Emergency Preparedness and Contingency Planning HANDBOOK” del Consejo Internacional de Aeropuertos (conocido por sus siglas en inglés como “ACI”)

Además, se toman en consideración todas las regulaciones locales que se han implementado en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por parte de la administración del aeropuerto.

El presente MPO es parte integral del “Manual de Operaciones de Aeropuerto”, que Aeris utilizará para velar por el adecuado y seguro funcionamiento del AIJS.

4 Puesto de Mando Móvil (PMM)

4.1 Introducción

El PMM (o conocido según el SCI como la "Puesto de Comando"), según el Plan de Respuesta para la Atención de Emergencias Aéreas del CATEA, es el lugar en la zona de emergencia y/o desastre, donde se reúnen los representantes institucionales con poder de decisión a valorar, coordinar y decidir os procedimientos operativos y solicitar los requerimientos logísticos necesarios para la atención de la emergencia por medio de un Centro Coordinador de Operaciones (CCO), siempre y cuando esté conformado, de los contrario asumirá ambas funciones hasta que las circunstancias lo demanden.

4.2 Objetivo

La creación del Puesto de Mando tiene como objetivo mantener un área donde se pueden realizar las funciones de mando, coordinación y comunicaciones para la atención del evento

4.3 Alcance

El Puesto de Mando Móvil (PMM) aplica cuando se activa alguna de las alertas que se encuentran en este plan (con la excepción de la alerta 1). En el caso de la alerta 4B, la ubicación y la instalación móvil que se utilizara dependerá de la trayectoria de la emergencia y las condiciones del área donde ocurrió el evento, esta decisión la tomara el Jefe de Bomberos (líder de la PMM).

El PMM será coordinado por el representante de la institución que se encuentre más involucrado con la emergencia, de esta forma se define que, para cada una de las alertas, la institución responsable debe ser:

a. Alerta 1: No requiere.
b. Alerta 2: Bomberos del Aeropuerto.
c. Alerta 3: Bomberos del Aeropuerto.
d. Alerta 4A o 4B: Bomberos del Aeropuerto.
e. Alerta 5: Bomberos del Aeropuerto.
f. Alerta 6: Dirección de Inteligencia y Seguridad (DIS).
g. Alerta 7: Bomberos del Aeropuerto.

En el caso específico de la alerta 6, al recibirse la información inicialmente, se conformará un "Puesto de Mando Reducido". Este organismo será el encargado de evaluar la situación y determinar si se requiere o no declarar la alerta. El Puesto de Mando Reducido, está integrado por la DIS, DP, ATC, DGAC (AVSEC), Unidad canina (K-9) del MSP, OIJ, CR, SEI, la Administración del Aeropuerto y en caso de que aplicase, la Línea Aérea (si aplica) y cualquier otra autoridad requerida según la situación. Su integración se realiza al igual que se hace con el PMM (4.8.1 a). Durante la alerta 6, si se activa el "Puesto de Operaciones" (ante la activación del 8.Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores), éste tomara el mando de la emergencia y el PMM se integrará a este según corresponda.

4.4 Características

Las principales características del PMM son:

a. Es un ente móvil, que usualmente se ubica en una móvil (autobús) que puede desplegarse rápidamente, en sustitución se utiliza uno de los vehículos de primera respuesta o bien un espacio físico definido por el encargado del puesto de mando. La ubicación debe estar identificada y solamente aquellas personas autorizadas pueden ingresar. Dentro de una edificación en caso de ser necesario se puede establecer un puesto de mando en una ubicación fija, el cual podrá reubicarse según el desarrollo de la emergencia. En caso de ser necesario, la Policia Aeroportuaria controlará el ingreso.
b. Sirve de centro de mando, de coordinación y de comunicaciones para las distintas alertas.
c. Entra en funciones durante las alertas 2, 3, 4A, 4B, 5, 6 y 7.
d. En el caso de la alerta 6, si el OIJ conforma el "Puesto de Operaciones", según lo establecido en el Protocolo para el Manejo de Crisis en casos Mayores, el PMM se integrará a este según corresponda.
e. Se ubica en un lugar adecuado respecto a las condiciones de viento y topográficas.
f. Solo podrán ingresar un representante de cada institución listadas en el apartado 4.6.

4.5 Funciones PMM

Las funciones del Puesto de Mando Móvil son:

a. Establecer el Plan de Acción del Incidente (PAI).

b. Determinación de los sectores de trabajo para la emergencia y establecer el perímetro del área del incidente/accidente.
c. Organizar la evacuación de víctimas hacia las distintas zonas.
d. Coordinar, ejecutar y mantener el orden en las acciones de operación de ambulancias, unidades de rescate, personal médico, paramédicos, socorristas o cualquier otro personal técnico, en el sitio del accidente.
e. Coordinación de ingreso y salida de vehículos de socorro de ayuda mutua.
f. Organizar y dirigir las operaciones de movilización de pacientes hacia los centros hospitalarios.
g. Coordinar las operaciones de búsqueda, rescate, evacuación y atención a las víctimas.
h. Verificación de los recursos en la zona.
i. Valoración operacional del aeropuerto.
j. Coordinar con el CCO los recursos que se requieran para la atención de la emergencia.
k. Supervisión y avance de salvamento.
l. Aseguramiento de los restos humanos y de aeronave y, en conjunto con la AIA del CETAC y el OIJ, organizar la custodia de evidencias y acordonamiento.
m. Llevar un registro por escrito de las decisiones o acuerdos que sean tomados, por parte de los miembros que lo integran. Estos registros preliminarmente se llevarán en los insumos previsto por Aeris dentro del equipo denominado “Kit básico con implementos para el PMM”y una vez finalizada la emergencia los acuerdos serán documentados en el formulario vigente “Hoja de acción incidentes, accidentes y eventos en el AIJS”
n. Coordinar los trabajos de remoción de aeronaves inutilizadas.
o. Coordinar el restablecimiento de las operaciones del aeropuerto, en coordinación con el Gestor del aeropuerto y la autoridad competente.

4.6 Personal Responsable

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

a. Gestor del aeropuerto[1].
b. Bomberos del aeropuerto.
c. Policía Aeroportuaria
d. Policía de Tránsito
e. Servicio de Vigilancia Aérea (en caso de que se requiera)
f. Cruz Roja
g. DIS (en caso de que se trate de la Alerta 6)
h. OIJ (en caso de que se trate de la Alerta 6 y en caso de que se requiera)
i. CCSS (en caso de que se requiera)
j. Línea Aérea afectada
k. MAG (en caso de que se requiera)
l. Aduanas (en caso de que se requiera)
m. Migración y Extranjería (en caso de que se requiera)
n. DGAC AVSEC y OPS (en caso de que se requiera)
o. DGAC ATC (en caso de que se requiera)
p. AIA CETAC (en caso de que se requiera)

4.7 Descripción

El Puesto de Mando Móvil en primera instancia se constituirá en la primera unidad móvil de rescate que llegue al lugar de la emergencia o a la llegada de la autoridad competente de la emergencia acontecida. Inicialmente sería una unidad de Bomberos, o la que esté disponible. El PMM será identificado por medio de una bandera[2] color naranja con las letras "PC" en color negras, esta bandera la proporcionará la administración del Aeropuerto. El gestor del aeropuerto proveerá una unidad de autobús para el PMM, está equipado como mínimo con los siguientes accesorios, contenidos en el Kit que proporcionará OPS de Aeris, para establecerse en el lugar de la emergencia:

1. Marcadores para pizarra acrílica.

[1] Debido a las responsabilidades que tiene el Gestor para el buen funcionamiento y logística del PMM, esta será la única institución que podrá tener más de un miembro en el PMM.
[2]Según el formato del Sistema de Comando de Incidente (SCI).

2. Pizarra acrílica u hojas de papel grandes para control de registros.
3. Plano cuadriculado del aeropuerto.
4. Plan de Emergencias del Aeropuerto.
5. Guía de respuesta en caso de emergencia pública por el Departamento de Transporte de Estados Unidos y Transport Canada.
6. Megáfono.
7. Tablas para apuntes
8. Foco
9. Lapiceros
10. Chalecos identificadores de autoridades.
11. Cintas para señalizar áreas.
12. Copia de llaves de portones perimetrales.

El personal que forma parte del Puesto de Mando Móvil se identificará por medio de la utilización de un chaleco de alta visibilidad el nombre de la institución a la que representan en letras negras en la espalda. Estos chalecos estarán bajo la custodia de la administración del aeropuerto y serán entregados a todos los miembros por un coordinador de operaciones de Aeris una vez que se presente al Puesto de Mando Móvil. En caso de requerirlo la organización podrá utilizar el chaleco provisto por la administración del aeropuerto o bien podrá utilizar su chaleco institucional.

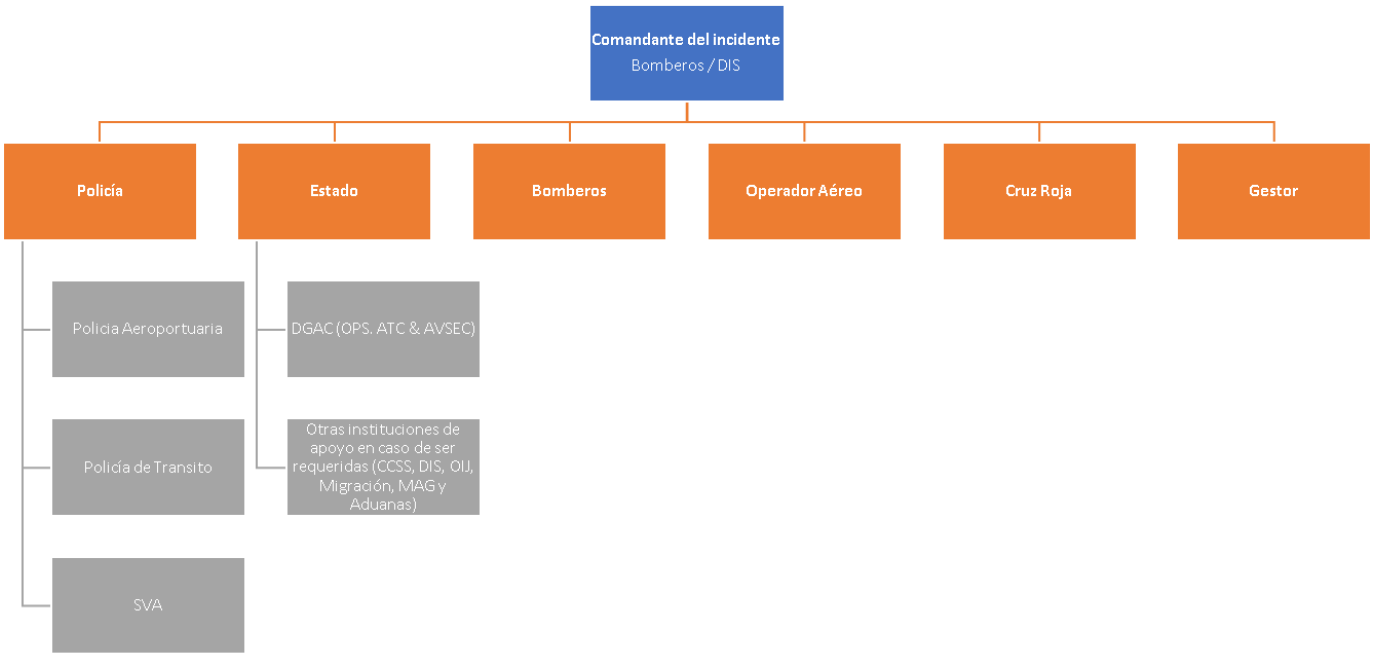
Chalecos disponibles para el puesto de mando	
Organización	**Color**
Gestor – Aeris	Naranja
Bomberos	Rojo
Policia Aeroportuaria	Azul
Servicio de Vigilancia Aérea	Azul
Cruz Roja	Blanca con letras rojas
DIS	Verde limón
OIJ	Marrón oscuro
CCSS	Verde limón
Linea Aérea	Verde limón

MAG	Verde limón
Aduanas	Verde limón
Migración	Verde limón
DGAC – AVSEC	Verde limón
DGAC – ATC	Verde limón
DGAC - Operaciones	Verde limón
CETAC – AIA	Verde limón

4.8 Estructura funcional PMM

En la figura #1 se detalla la estructura funcional básica del PMM durante la activación del PMM.

Figura #1 Funcionamiento del PMM



4.8.1 Funcionamiento general PMM

El PMM es el puesto de comando en la escena del incidente/accidente, bajo el mando del jefe de la Operación y en términos generales se cumplirán los siguientes procedimientos.

a. En caso de las alertas 2 y 3, inicialmente el Jefe de Bomberos se mantiene en una de las unidades en respuesta al incidente, hasta que la aeronave haya logrado aterrizar. Preliminarmente el autobús del PMM será emplazada al costado este de la rampa remota y aquí el Supervisor de Operaciones Aeris debe estar al mando del incidente hasta que el Jefe de Bomberos se pueda presentar al PMM, en caso de ser necesario se podrá coordinar el traslado del PMM adonde sea requerido según trascurra la emergencia. Una vez que la aeronave haya aterrizado, el Jefe de Bomberos se traslada al Puesto de Mando Móvil donde están las demás instituciones, el Supervisor de Operaciones Aeris realiza la transferencia de mando al Jefe de Bomberos.
b. En caso de alertas 4A, 4B, 5 y 7 el Jefe de Bomberos, se traslada al lugar donde se está desarrollando el incidente/accidente, establece el PMM y tomara el mando del evento. Las unidades de bomberos controlan la emergencia. Posteriormente el PMM se establecerá en el autobús provisto por Aeris, el cual será ubicado en el lugar donde el Jefe de Bomberos lo defina.
c. En las alertas en donde haya una línea aérea involucrada, el representante debe presentarse al PMM. En caso de que la línea aérea requiera apoyo para el traslado podrá solicitar colaboración a Aeris a través del centro de Operaciones de Aeris.
d. La Policía Aeroportuaria, procede al lugar del incidente/accidente para realizar un perímetro de seguridad, alrededor de la aeronave o del área afectada. Dicho perímetro será inicialmente de 100 metros considerados desde los extremos del fuselaje de la aeronave o del área afectada, pero quedará a discreción del PMM, si aumenta o disminuye dicho perímetro.
e. La Policía del Transito se dirige a la escena del incidente/accidente, para conocer las acciones que se tomaran en el PMM, dependiendo del acontecimiento de la alerta y de requerirse cierres de vías públicas, deben coordinar esta acción de tal manera que permitan el ingreso/salida de forma eficiente y segura de las unidades de rescate y primeros auxilios.
f. El Puesto de Mando Móvil ya establecido, determina las zonas para la atención de la(s) emergencia(s) (Ver figura 8 “Diagrama de zonas y áreas para la atención de la emergencia”).
g. Solicitar la confirmación del CCO en caso de requerirse de su apoyo y gestión.
h. En caso de una alerta 6 todos los integrantes del puesto de mando móvil deben trasladarse al CCO y reportarse con el Supervisor de Operaciones en turno. En caso de que no sea posible utilizar el

CCO como punto de reunión, se utilizara como segunda alternativa la estación de Bomberos del Aeropuerto. Una vez que se confirme la situación, el representante de la DIS determinará el lugar en el que se establecerá el Puesto de Mando Móvil.

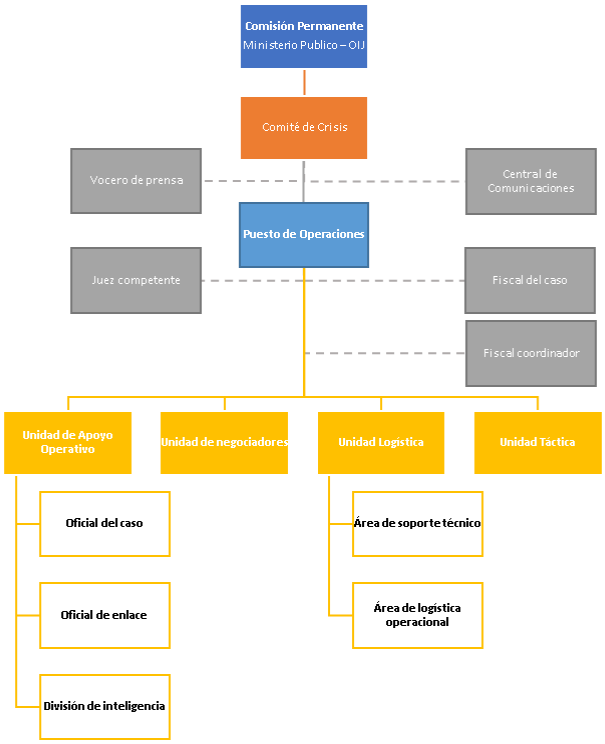
i. En el caso de una alerta 6, en el caso que se establezca el "Puesto de Operaciones" el Puesto de Mando Móvil desaparecerá y los participantes se integran al "Puesto de Operaciones". El "Puesto de Operaciones" una vez que se conforme será responsable de la dirección de todas las acciones necesarias para la atención, manejo y resolución de la alerta tipo 6.

j. Al conformarse el PMM, según la magnitud de la emergencia y la disponibilidad de recursos, se podrá definir un oficial de enlace para llevar las comunicaciones hacia las áreas operativas de la emergencia, el CCO y el Centro de Operaciones.

4.8.2 Funcionamiento general Puesto de Operaciones en caso de alerta 6

A continuación, se detalla la estructura Funcional "Puesto de Operaciones" en caso de Alerta 6.

Figura 2. Funcionamiento del "Puesto de Operaciones"

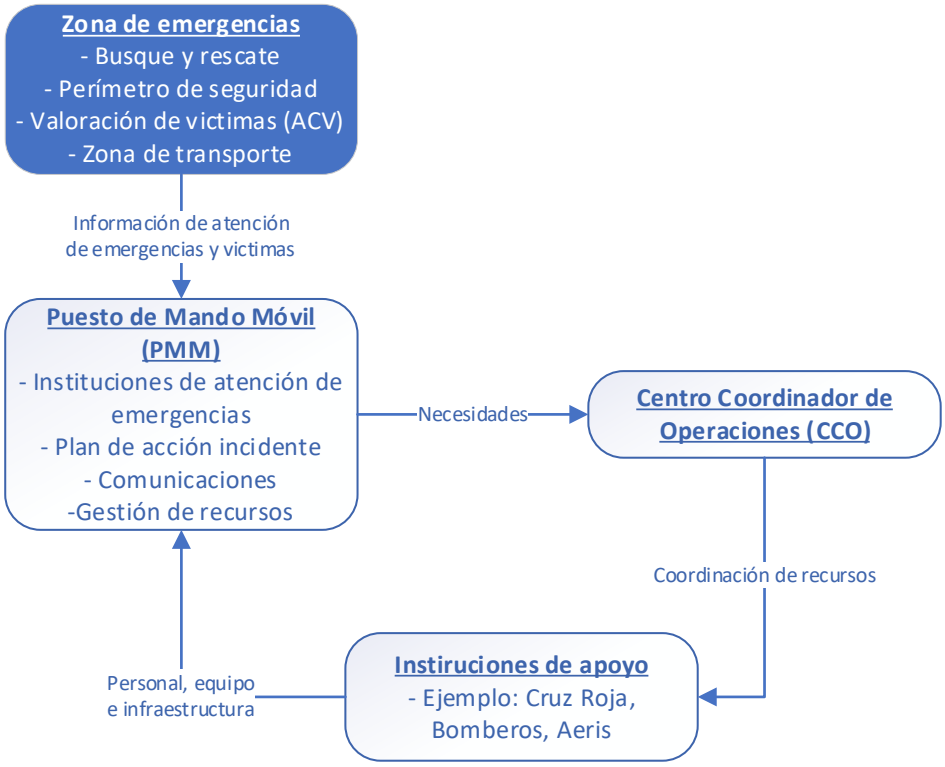


El PO es el puesto de comando en caso de actos de interferencia ilícita (según aplique), bajo el mando del OIJ. Las principales características del "Puesto de Operaciones" son:

a. Solamente pueden ingresar las entidades definidas en el "Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos de Mayores" (ver Apéndice #13) o aquellas entidades del Puesto de Mando Móvil que así sean solicitadas.
b. Se ubica en un lugar adecuado respecto a las condiciones de viento y topográficas.

4.9 Relación Funcional PMM – CCO

Figura 3 Diagrama de relación PMM-CCO

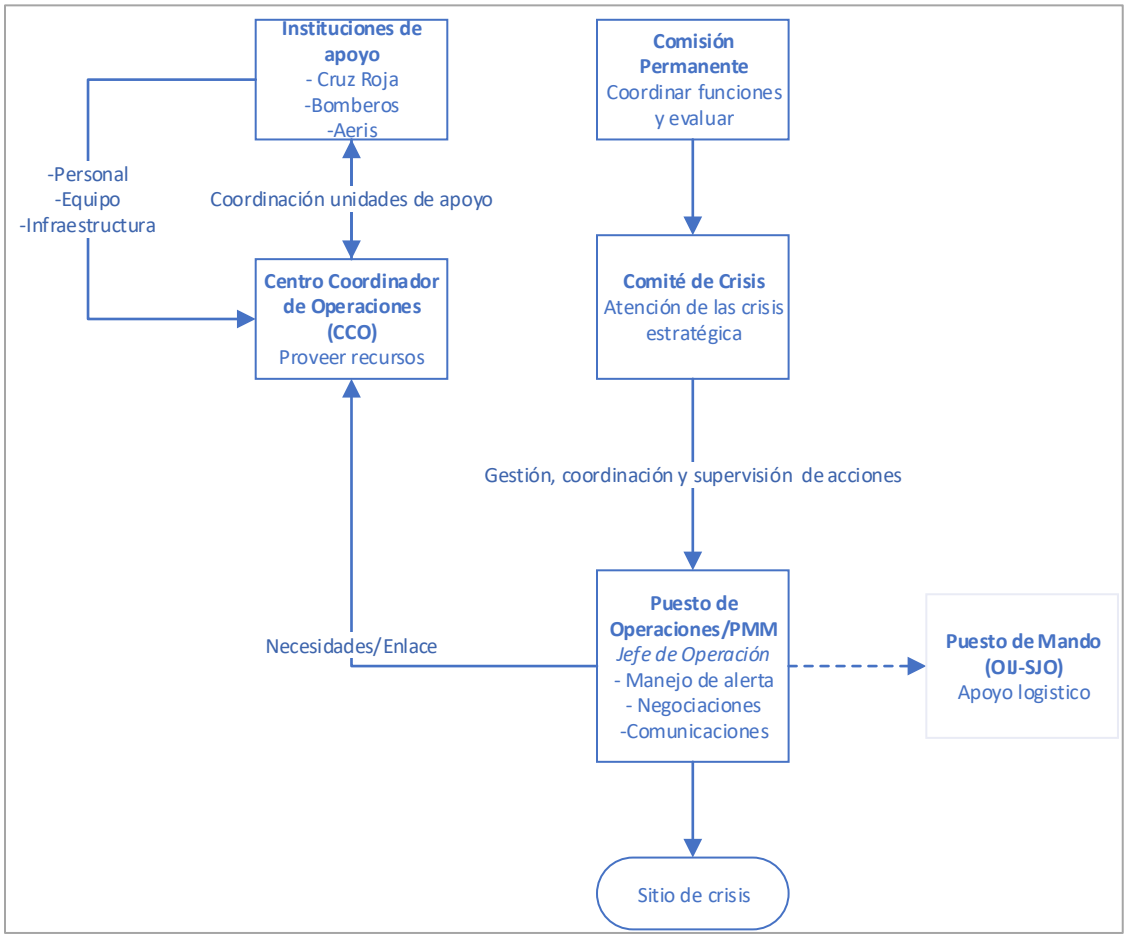


a. El Puesto de Mando Móvil es el encargado de atender la emergencia en el lugar. Allí se encarga de definir los requerimientos para atender la emergencia oportunamente. Toma las decisiones y asigna recursos, hasta que sea establecido el CCO (si es necesario).
b. Una vez establecido el CCO, el PMM transmite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

4.10 Relación Funcional CCO – PMM – PO (OIJ), en caso de Alerta tipo 6

En el caso de que el OIJ aplique el "Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores", este organismo conformara su "Puesto de Operaciones". Este "Puesto de Operaciones" estará constituido en el lugar que designe el OIJ.

Figura 4. Relación CCO-PMM-PO



a. Al activarse el Puesto de Operaciones el Puesto de Mando Móvil desaparecerá y los participantes se integran al Puesto de Operaciones, una vez que se conforme. El Puesto de Operaciones será responsable de la dirección de todas las acciones necesarias para la atención, manejo y resolución de la alerta tipo 6.

b. Una vez conformado el Puesto de Operaciones y activarse el "Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores", el OIJ establecerá un Puesto de Mando en sus instalaciones en San José para apoyar la emergencia.
c. El CCO es el encargado de satisfacer al Puesto de Operaciones y a todo el personal que labora en el área de desastre, todas las necesidades que surjan en la atención de la emergencia.
d. El CCO tendrá comunicación permanente con el Puesto de Operaciones a través del Oficial de Enlace.

5 Centro Coordinador de Operaciones (CCO)

5.1 Objetivo

En el caso del AIJS, el Organismo que sirve de foro para la coordinación de las acciones en las emergencias es el Centro Coordinador de Operaciones (CCO) con respeto a la nomenclatura del Comité Asesor Técnico para Emergencias Aéreas (CATEA).

El CCO es coordinado por la Administración del Aeropuerto, en la persona del Director de Operaciones, o en su defecto, del Gerente de Operaciones y Seguridad, y es el encargado de satisfacer al Puesto de Mando Móvil (PMM) y a todo el personal que labora en el área de desastre, todas las necesidades que surjan en la atención de la emergencia.

5.2 Conformación

El ente encargado de convocar al CCO es el Puesto de Mando Móvil (PMM), luego del análisis y evaluación de la emergencia, salvo en la alerta 4A y 4B, que se activara paulatinamente según se requiera. El personal responsable de organizar y coordinar al CCO, es el representante de la Administración del Aeropuerto.

Los organismos que están representados en el CCO son:

a. Administrador del Aeropuerto Gestor
b. Dirección General de Aviación Civil (OPS, ATC y AVSEC)
c. Bomberos
d. Dirección General de Tránsito
e. Caja Costarricense de Seguro Social
f. Cruz Roja Costarricense
g. Comisión Nacional de Emergencias
h. Ministerio de Seguridad Pública
i. Línea Aérea afectada
j. Organismo de Investigación Judicial
k. Dirección de Inteligencia y Seguridad
l. Dirección General de Aduanas

m. Dirección General de Migración y Extranjería
n. Ministerio de Agricultura y Ganadería
o. CETAC – Autoridad de Investigación de Accidentes AIA

Cada organismo es representado por un funcionario de alto rango que toma las decisiones necesarias para proveer a su unidad los recursos requeridos para atender la emergencia. Además, debe existir un suplente designado y un asistente.

5.2.1 Estructura Funcional

El accionar del CCO sigue el esquema presentado a continuación, a menos que se especifique lo contrario de acuerdo el tipo de alerta.

Figura 5 Funcionamiento del CCO

Una vez que es conformado, el coordinador del CCO se encarga de encaminar los requerimientos e informes entre el Comandante del Incidente el lugar del accidente / incidente, y los jefes y Comandantes de Área en el CCO, éstos a su vez, usan sus sistemas de comunicaciones para transmitir los requerimientos de personal, materiales e información a sus instituciones.

5.3 Funciones

El Centro Coordinador de Operaciones tiene las siguientes funciones:

a. Coordinar la evaluación de los daños causados por el accidente y velar por el cumplimiento de las normas de manejo de operaciones de emergencias.
b. Cada representante deberá establecer y mantener comunicación con sus superiores.
c. Coordinar con el Puesto de Mando Móvil las acciones de ingreso/salida de unidades de rescate, ambulancias, vehículos de transporte de cadáveres y cualquier otro vehículo necesario para la atención de la emergencia.
d. Designar un encargado para distribuir todos los equipos que se encuentren en bodega a los diferentes grupos de trabajo y otros materiales que se consideren indispensables.
e. Procurar el transporte adecuado de las víctimas del accidente hasta los centros hospitalarios.
f. Brindar los suministros que se consideren indispensables.
g. Brindar la información a la prensa, según el criterio de los representantes del CCO. Para efectos de remitir la información a la prensa, Aeris cuenta con un consultor especialista en comunicación que colabora en redactar los comunicados de prensa, que son previamente aprobados por el CCO, y los remite a los medios de comunicación, este consultor está a cargo del Departamento de Desarrollo Comercial de Aeris. En caso de que no se conforme el CCO esta función recae directamente en el Gestor.
h. Al conformarse el CCO, según la magnitud de la emergencia y la disponibilidad de recursos, se podrá definir un oficial de enlace para llevar las comunicaciones hacia PMM y el Centro de Operaciones.

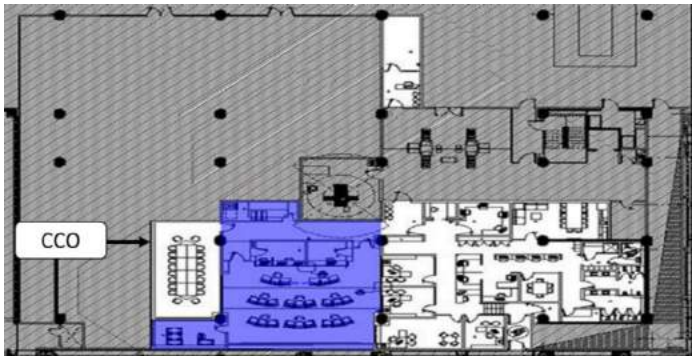
5.4 Instalaciones

5.4.1 Ubicación

El CCO estará ubicado en el AOCC, en la terminal de pasajeros del aeropuerto. En caso de que por alguna eventualidad no se pueda utilizar esta área, como segunda opción se utilizará la Estación de Bomberos del AIJS (ubicado en el perímetro sur del Aeropuerto). El número de teléfono que se utilizará una vez que se active el CCO en el AOCC será el 2440-8843, y si es en la Estación de Bomberos será el 2440-3343.

En la Figura 6, se presenta la ubicación del CCO en el AOCC.

Figura 6 Ubicación del CCO



5.4.2 Facilidades

El CCO ubicado en el AOCC, cuenta con las siguientes facilidades:

a. Permite ejercer un acceso controlado a las instalaciones mediante un lector de gafetes del sistema de control de acceso del aeropuerto, esto se complementa con un oficial de seguridad complementaria o Policía Aeroportuaria (aplica para las instalaciones en el AOCC).
b. Tiene capacidad para aproximadamente para 30 personas.
c. Está equipada con mesas, sillas, pizarra, una fotocopiadora (ubicada contiguo a la sala), una computadora de escritorio, teléfono, proyector y todas las previstas para conexiones de equipo electrónico.
d. La visibilidad de las diferentes áreas del aeropuerto se realiza a través de un video wall que tiene el CCTV (aplica para las instalaciones en el AOCC, en el caso de usar la estación de Bomberos se proyecta el CCTV por medio de un equipo suministrado por el Gestor).
e. Cada puesto estará rotulado con el nombre de cada uno de los miembros del CCO (aplica para las instalaciones en el AOCC).
f. Área de servicios sanitarios para hombres y mujeres, en el AOCC.
g. Frente a las instalaciones está el parqueo principal del aeropuerto, que podrá ser utilizado por las personas que asisten a la atención de la emergencia (ingreso por puesto P-18).

5.4.3 Control de acceso al CCO

5.4.3.1 Miembros del CCO

Cada miembro del CCO tendrá gafete del aeropuerto, es responsabilidad de las autoridades coordinar esta credencial. El gafete les permitirá el acceso al CCO y al campo aéreo (en caso de ser necesario). En el CCO habrá identificadores (acrílico con el nombre de la institución) con los nombres de cada institución para que se coloque en la mesa y todos los participantes puedan identificarse entre sí.

Un oficial de la Policía Aeroportuaria o Seguridad Complementaria impedirá el acceso al CCO a personas ajenas a la atención de la emergencia.

5.4.3.2 Representantes de medios de comunicación (manejo de prensa)

Los representantes de los medios de comunicación no tendrán acceso al CCO, salvo que este ente así lo disponga. Ellos serán asignados en la sala de abordaje 6-7. El acceso a esta área será por medio del puesto de seguridad de Papa 17. Para el ingreso, el medio de comunicación tiene que contactar al consultor especialista en comunicación y presentarse en el puesto de seguridad o bien comunicarse con el Departamento de Desarrollo Comercial de Aeris, los oficiales solicitarán a los miembros de los Medios de Comunicación una identificación oficial emitida por el medio al cual representan y únicamente ingresarán aprobados por Aeris. Una vez, ahí a su debido tiempo se les brindará la información por medio del vocero designado por el CCO.

Si por alguna eventualidad, no se puede utilizar la de abordaje sala 6-7, se utilizará como segunda opción el comedor de empleados o cualquier otra área prevista por Aeris.

A continuación, se detallan los contactos de las personas encargadas del manejo de prensa:

- Josue Vargas (Consultor CCK): 7016-1091
- Ronny Gudiño (Consultor CCK): 8947-4954
- Angie Vega (Consultor CCK): 8737-8271
- Valeria Chanto (Aeris): 6200-9502

En el Apéndice # 15, se encuentra el documento de Aeris denominado “Protocolo de atención a medios de comunicación en situaciones de crisis”, el cual es una guía para el manejo de prensa.

6 Áreas para la atención de la emergencia

Para esta sección se utilizará como base el plano cuadriculado del Apéndice 3, en donde se indican las diferentes áreas designadas para la atención de la emergencia. Las coordenadas entre paréntesis se refieren a la ubicación del área en el plano cuadriculado.

6.1 Ingresos

Todos los posibles ingresos de las unidades de emergencia están marcados en el plano adjunto en el Apéndice 3 y serán resguardados por la Policía Aeroportuaria o la Seguridad AVSEC. Se definieron seis ingresos principales para las unidades de emergencia al AIJS, no obstante, si el PMM o el CCO lo creen conveniente estos lugares podrían ser también utilizados como salidas.

a. Portón 1:

1. Designador radial: Papa 1.

2. Ubicación (cuadrícula I-36): Puesto de seguridad ubicado al costado oeste del edificio del CTRM (ingreso por el sector del parqueo de Aduanas).

3. Descripción: Este puesto tiene acceso al área de la rampa remota desde el área terrestre (sector San Antonio del Tejar). Se solicita precaución a los vehículos ingresando en el sector por la presencia de equipos de servicio en tierra que ingresan/salen al CTRM)

b. Portón 2:

1. Designador radial: Papa 2.
2. Ubicación (cuadrícula H-40): Puesto de Seguridad ubicado costado este de las oficinas Administrativas de Aeris (ingreso por el sector del parqueo de Aduanas).
3. Descripción: Este punto tiene acceso fácil al área de la rampa remota desde el área terrestre (sector radial aeropuerto) Se solicita precaución a los vehículos ingresando en este sector por la presencia de equipos de servicio en tierra que ingresan/salen al CTRM, de manera preventiva en este puesto se dispone de interruptor que activan los oficiales cuando inicia el movimiento de recursos el cual activa una alarma en el cobertizo del CTRM.
4. Principal usuario durante las emergencias: Bomberos/Policía Aeroportuaria.

c. Portón 3:

1. Designador radial: Papa 3
2. Ubicación (cuadrícula J-45): Puesto de Seguridad ubicado costado sur de la Terminal Doméstica.
3. Descripción del acceso: Este punto se estableció como el ingreso principal para las unidades de la Cruz Roja. Este ingreso tiene prioridad sobre los otros debido a la facilidad de acceso al Aeropuerto desde la carretera Bernardo Soto. Las unidades ingresan por este punto, siguen el flujo indicado en el plano adjunto y se ubican en el área de recursos. Existe riesgo de colisión con aeronaves, que ingresan o salen de la plataforma doméstica o con aquellos equipos que transitan por esta área.
4. Principal usuario durante emergencias: Cruz Roja.

d. Portón 4:

1. Designador radial: Papa 4
2. Ubicación (cuadrícula L-55): Puesto de Seguridad de acceso a la Plataforma Principal.
3. Descripción del acceso: Este punto se estableció como el ingreso secundario para las unidades de la Cruz Roja. Las unidades ingresan por este punto, siguen el flujo indicado en el plano adjunto y se ubican en el área de recursos.
4. Principal usuario durante emergencias: Cruz Roja.

e. Portón 7:

1. Designador radial: Papa 7
2. Ubicación (cuadrícula U-52): Estación de Bomberos.
3. Descripción: ingreso ubicado al costado sur del aeropuerto, este da acceso a la estación de Bomberos. Por este puesto ingresa los recursos que vienen del sector de Belén.
4. Principal usuario durante emergencias: Bomberos.

f. Portón 11:

1. Designador radial: Papa 11
2. Ubicación (cuadrícula H-35): Puesto de Seguridad Aeroportuaria Papa ubicado al ingreso de las instalaciones del Servicio de Vigilancia Aérea. (H-35)

3. Descripción: Este es un ingreso alternativo al ingreso de Papa 1, pues esta contiguo a dicho acceso. Da acceso a la Sección Aérea. Presenta el riesgo de la presencia de transporte de carga que puede eventualmente, obstruir el paso a las unidades de emergencia; sin embargo, se conecta directamente con la rampa remota, en donde se encuentra establecida el área de recursos.

6.2 Salidas

Todas las posibles salidas de las unidades de emergencia están marcadas en el plano adjunto en el Apéndice 3 y serán resguardadas por la Policía Aeroportuaria o la Seguridad AVSEC. Se cuentan con seis posibles salidas (obstante, si el PMM o el CCO lo creen conveniente estos lugares podrían ser también utilizados como ingresos) que se describen a continuación:

a. Portón 4

1. Designador radial: Papa 4.
2. Ubicación cuadrícula (L-55): Puesto de Seguridad Aeroportuaria Papa ubicado al costado noreste de la terminal de pasajeros.
3. Descripción: Esta salida tiene prioridad sobre las otras debido a que tiene acceso directo a la carretera que va hacia San José y, por lo tanto, hacia los principales hospitales del área metropolitana. Este portón está habilitado las 24 horas con personal de Policía Aeroportuaria. Presenta dos riesgos que hay que considerar: el primero es el ingreso y salida de equipos de las áreas de estacionamiento, y el segundo, es que para salir los vehículos grandes (camiones) deben salir con precaución por el portón de ingreso debido al giro que deben realizar para incorporarse a la vía que comunica con la carretera principal.

b. Portón 5:

1. Designador radial: Papa 5.
2. Ubicación (cuadrícula R-71): Portón ubicado al sureste de la cabecera de la 25.
3. Descripción: El portón debe ser abierto por el personal de la Policía Aeroportuaria en el momento de la emergencia. En caso de que la Policía Aeroportuaria no pueda realizar esta acción, Operaciones de Aeris realizara la apertura. La autoridad que haga la apertura de este portón

debe retirar la cadena que está en la parte externa (esta cadena sirve para evitar que los vehículos obstruyan salida de emergencias)

Para trasladarse hasta las salidas “a” y” b”, en caso de que ocurra un incidente/accidente en el área de maniobras o en el perímetro cercano, las unidades de emergencia deben transitar desde el lugar del incidente/accidente por la pista activa o la calle de rodaje.

c. Portones 6, 8, 9 y 10

1. Designadores radiales: Papa 6, Papa 8, Papa 9 y Papa 10.
2. Ubicación (cuadrículas V-64, R-22, M-4 y G-31): puestos ubicados en el perímetro sur y oeste del aeropuerto.
3. Descripción: Estas salidas se habilitarán en el caso de requerirse, para transportar principalmente a pacientes verdes a otros centros de atención cercanos. La autoridad que haga la apertura del portón 6 debe retirar la cadena que está en la parte externa (esta cadena sirve para evitar que los vehículos obstruyan salida de emergencias)

6.3 Áreas para la emergencia

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

En caso de presentarse alerta tipo 6, le corresponderá al “Puesto de Operaciones” evaluar las áreas definidas por el Puesto de Mando Móvil y reubicarlas de ser necesario de acuerdo con su evaluación, con excepción del área de recursos, cuya ubicación inicial ya está previamente establecida.

El lugar de la emergencia constará básicamente de las áreas y zonas presentadas en el siguiente diagrama.

Figura 7. Diagrama de zonas y áreas para la atención de la emergencia

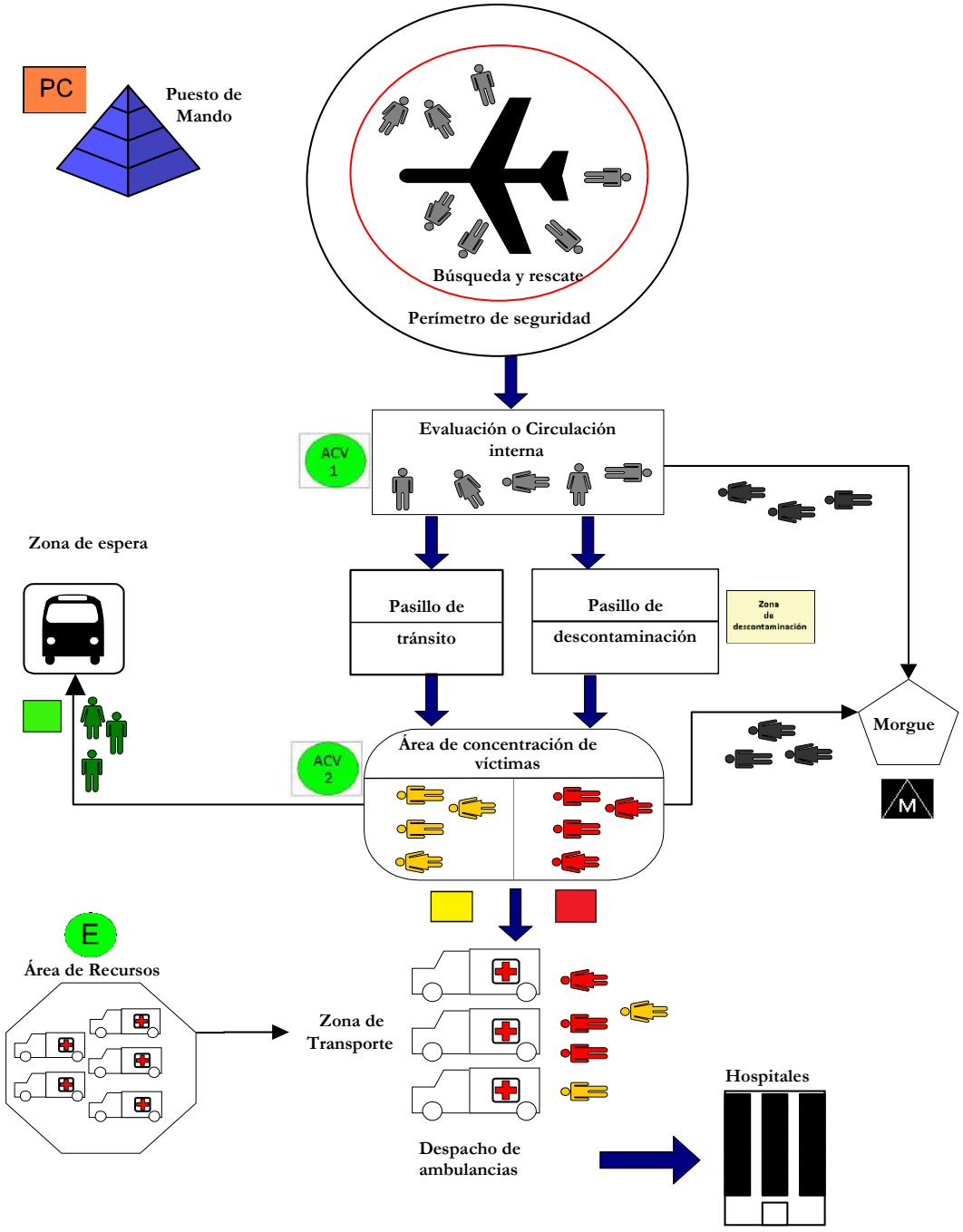
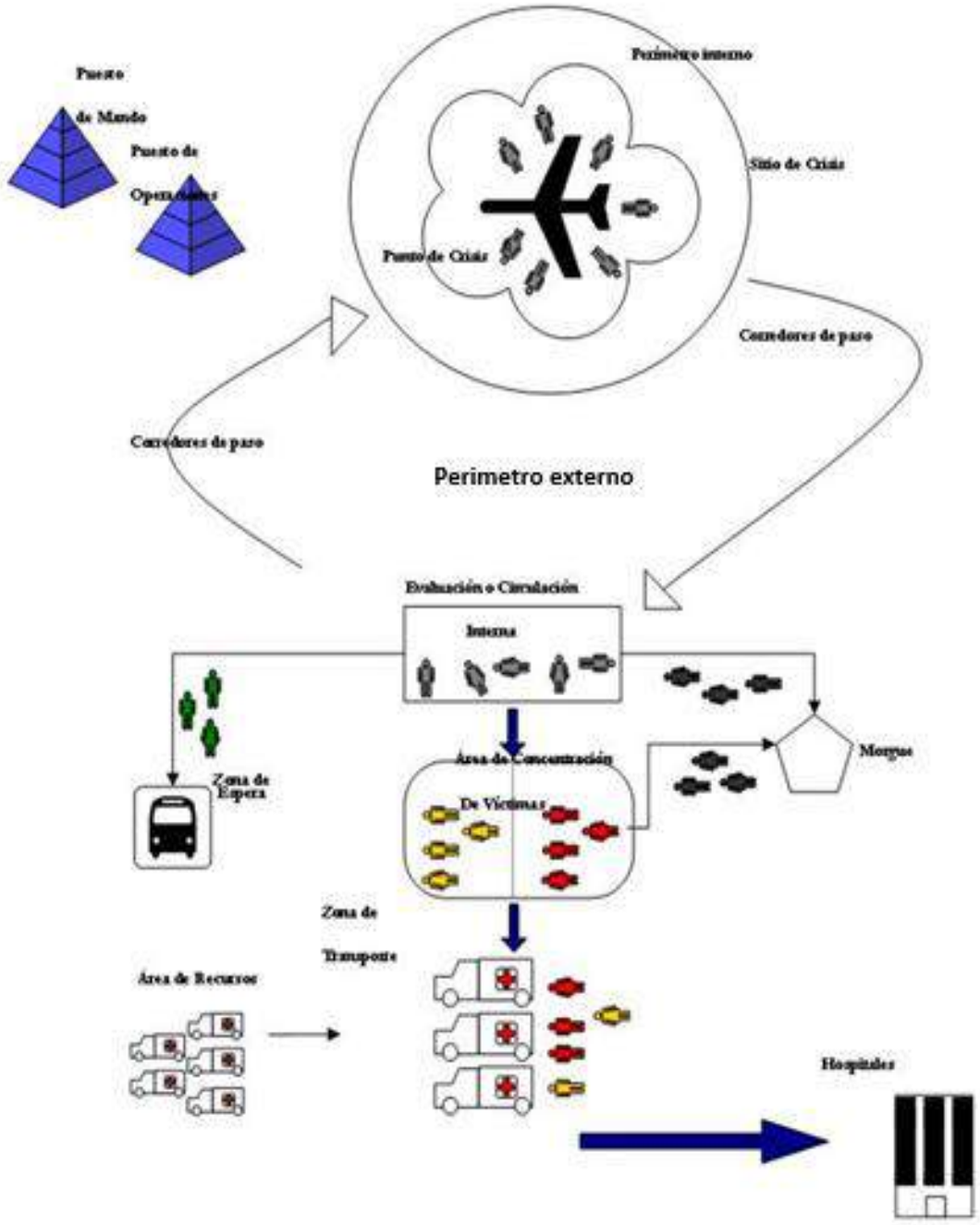


Figura 8. Diagrama de zonas y áreas para la atención de la emergencia en caso de Alerta 6.



6.3.1 Área de Recursos (Área de espera)

6.3.1.1 Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y otras autoridades competentes

Las unidades de la Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, Aeris y demás autoridades competentes que se encuentren dentro de las instalaciones del aeropuerto, y que se desplacen para la atención de la emergencia, deben ubicarse inicialmente en el costado este de la rampa remota (K-38 del plano cuadriculado, Apéndice 3).

Esta es la zona designada para que las unidades esperen a ser utilizadas para algún evento relacionado con la atención de la emergencia como, por ejemplo: el traslado de pacientes (Cruz Roja) o para el desplazamiento de personal hacia zonas de ingreso, salida y acordonamiento (Policía Aeroportuaria). El Área de Recursos (o conocido según el SCI como el "Área de espera") será identificada por medio de una bandera en forma de cuadro de color amarillo, con la figura de un círculo con la letra "E" en color negro. Esta bandera la proveerá Aeris. Cada institución debe mantener en la zona a un coordinador, quién se mantendrá en contacto continuo con el representante en el PMM y será el encargado de asignar las unidades y definir el destino de cada una.

En el caso de las unidades de Cruz Roja y del Ministerio de Seguridad Publica que se desplacen al Aeropuerto para la atención de la emergencia, deben de ubicarse inicialmente en el sector extremo de P-4 (ingreso por puesto L-11, cuadrícula L-54). Cada institución debe mantener en la zona un coordinador de transportes, quien se mantendrá en contacto continuo con su representante en el PMM y será el encargado de asignar las unidades y definir el destino de cada una, según las indicaciones del PMM o del "Puesto de Operaciones".

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

6.3.1.2 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)

Para las unidades de Salvamento y Extinción de Incendios, se definieron dos posibles ubicaciones para el área de recursos:

a. Costado oeste de rampa remota (L-29 a 30).
b. Estación de Bomberos (U-50)

Estas dos áreas tienen acceso a hidrantes para el abastecimiento de agua. Los equipos de bomberos se pueden abastecerse de estos hidrantes (estos hidrantes se encuentran identificados en el plano cuadriculado) y desplazarse hacia el área de la emergencia por medio de la calle de rodaje o la pista (en el caso que el Aeropuerto se cierre).

Estas ubicaciones mencionadas anteriormente, pueden variar dependiendo de las condiciones de la alerta, por lo cual el PMM puede establecer otro punto que considere necesario.

6.3.2 Áreas para atención de víctimas

El PMM o el PO, según aplique deberán establecer las siguientes áreas para la clasificación y cuidados médicos.

6.3.2.1 Zona de búsqueda y rescate

En esta área se recogen los heridos y se separan de los restos de la aeronave. Es el área de mayor peligrosidad debido a que se ubica en el propio lugar de la emergencia. La custodia de los heridos está a cargo del personal de Salvamento y Extinción de Incendios, hasta que se presente el personal de servicios médicos.

En esta zona se realiza la primera clasificación de las víctimas por medio del START. Las víctimas son trasladadas a la zona de evaluación o circulación interna (ACV 1).

6.3.2.2 Área de evaluación o circulación interna (ACV1)

El Área de Concentración de Víctimas (ACV) es donde el personal de Bomberos inicialmente coloca a las personas que evacua de la zona de búsqueda y rescate, este es el lugar establecido para efectuar clasificación, estabilización y derivación de las víctimas de un incidente/accidente. La ubicación del ACV será establecida por el personal de Bomberos en un lugar seguro, libre de amenazas, a una distancia prudencial que no dificulte el movimiento de paciente desde la zona de búsqueda y rescate.

Inicialmente será un área única, en dónde se realizará la atención inicial y estabilización de las víctimas para ser transportadas hasta los centros médicos. Sin embargo, según la magnitud de la emergencia o

necesidades operativas, se podrán definir más de un ACV, en caso de ser así se identificarán junto con un número, por ejemplo: “ACV1”, “ACV2”.

Una vez establecido en ACV, el personal de Cruz Roja inicia con la valoración de las víctimas, dentro de la valoración inicial determinará si las personas requieren ser descontaminadas o no. En caso de requerir descontaminación se coordinará con el PMM el establecimiento de una Zona de Descontaminación. Las personas requieren ser descontaminadas, pasan a la zona de descontaminación y posteriormente hacia un Área de Concentración de Víctimas 2 (ACV 2). En caso de no requerir ser descontaminado pasan por medio del pasillo de tránsito de una vez al Área de Concentración de Víctimas 2 (ACV 2), aplica para los casos donde se establece un Zona de Descontaminación en caso de no ser así se continua el proceso en el ACV inicial.

El ACV se subdividirá de acuerdo con las categorías de las lesiones sufridas por las víctimas. Estas áreas serán identificadas por medio de banderas en forma de cuadrado de un solo color. Dependiendo de la gravedad de las lesiones de las víctimas, se colocarán en áreas identificadas con una bandera de color: Verde, Amarilla y Roja. Personal de Cruz Roja se encargará de la determinación de las áreas para realizar esta división de categorías. Las banderas serán proporcionadas por Aeris. Los pacientes que sean clasificados como verdes se trasladan a la zona de espera para ser transportados hacia la sala de ilesos (véase ***6.3.4 Áreas para atención de familiares***). Adicionalmente, en la carreta de emergencias de Aeris se dispone de tiras plásticas para clasificar las victimas según su padecimiento, estas podrán ser utilizadas para clasificar victimas según la magnitud de la emergencia como medio alternativo en lugar de las banderas.

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

En el caso de una alerta tipo 6, será el “Puesto de Operaciones” quien evalúe y defina la ubicación del ACV, la cual estará lejos del sitio de crisis (PI), para evitar que se den agresiones desde el puesto de crisis.

En complemento a los recursos de la Cruz Roja, Aeris dispone de una carreta de emergencias con insumos médicos básicos para la atención de víctimas, este equipo se encuentra ubicado en sector del CTRM y será movilizada por Aeris durante la atención de la emergencia hacia el ACV.

6.3.2.3 Zona de descontaminación

Si las personas que son rescatadas están impregnadas de algún hidrocarburo o algún otro tipo de material, pasaran por un pasillo de descontaminación, para que se proceda a realizar el debido proceso. Esta área estará siendo coordinada por el personal de Bomberos. Una vez que hayan sido descontaminadas las víctimas, a un área de concentración de víctimas. Esta área será identificada por medio de una bandera en forma de cuadro de color blanco, con la leyenda “Zona de descontaminación”, con letras negras. Esta bandera la proveerá Aeris.

6.3.2.4 Área de transporte

En el área de transporte se realizará la inscripción, despacho y/o evacuación de los sobrevivientes y debe ser instalada entre el área de concentración de víctimas y el camino de salida del área de operaciones. Normalmente es necesaria solamente la existencia de un área para estas acciones. En casos donde exista más de un área, deberá establecerse un sistema de comunicaciones entre estas áreas y el ACV.

6.3.2.5 Área de Morgue (área de atención de fallecidos)

En el caso de requerirse, la morgue se ubicará en el punto que el personal del OIJ establezca.

En caso de que se requiera un área para ubicar fallecidos de manera temporal, eventualmente se podría utilizar el CTRM si el personal del OIJ, así lo estima conveniente. Estas instalaciones poseen un andén de descarga por donde se pueden despachar. Se utilizará la bodega o lado de exportación.

El CCO a través del Jefe de Operaciones del Puesto de Mando Móvil dispondrá que se proteja adecuadamente el área donde yacen los restos de los fallecidos. En el lugar del accidente, el Jefe de Operaciones del accidente, trasmite las instrucciones emanadas por el CCO sobre este particular al encargado de Seguridad Aeroportuaria, que también tiene bajo su responsabilidad el despliegue de seguridad del perímetro interno. El encargado de esta zona debe ser un miembro del OIJ quien se encargará de la determinación de la ubicación de los cuerpos, considerando las medidas de sanidad y de seguridad

adecuadas. Además, se debe llevar un control estricto de los cuerpos que ingresan o salen de la zona. Esta área será identificada por medio de una bandera en forma de cuadro de color Negro, con la figura de un triángulo dentro, cuyos bordes serán de color blanco; dentro del triángulo tendrá una letra blanca, dicha letra será la "M". Esta bandera la proveerá Aeris.

En lugares donde existan restos dispersos en gran número deberán evitarse alteraciones o modificaciones hasta la llegada del médico forense e investigadores del OIJ. Esta disposición será de gran ayuda para el equipo de identificación y para las investigaciones de la causa del accidente.

La remoción de los cuerpos, miembros o partes y los respectivos efectos personales, antes de la llegada del médico forense e investigadores del OIJ, se llevará a cabo solamente para evitar su destrucción en casos de incendios u otras razones de causa mayor. En tales circunstancias, en la medida de las posibilidades el área debe ser fotografiada antes de su traslado, y a cada cuerpo se le colocará la respectiva identificación (clasificación).

6.3.3 Área para miembros de la tripulación

Salvo que el PMM o el PO, indiquen lo contrario, los miembros de la tripulación que sean clasificados como ilesos (verdes), serán trasladados a la terminal. Se les asignarán la sala de abordaje 12, preliminarmente, o en caso de ser requerido el PMM podrá designar otro sector.

El personal del Operador aéreo asignará personal para atender a la tripulación. El acceso a este sector será restringido al personal que esté atendiendo a la tripulación y será regulado por el personal de seguridad del operador aéreo, con ayuda de la Policía Aeroportuaria de ser necesario. Los miembros de la tripulación serán mantenidos en esta área, para recibir atención adicional de Cruz Roja, ser entrevistado (si aplicase) y esperar las instrucciones a seguir por parte del PMM.

6.3.4 Áreas para atención de familiares

Se asignará el área de la Terminal Doméstica (cuadricula J-44), para la atención de familiares que lleguen al aeropuerto por información. El Operador Aéreo, asignará personal a este sector, para que direccione a los familiares al hotel seleccionado por éste, para la atención a familiares. Es responsabilidad del Operador

Aéreo disponer de un Hotel cercano al aeropuerto para continuar con la atención de familiares, según la magnitud de la emergencia, y establecer el área de reconciliación en esta facilidad.

6.3.5 Área de reconciliación

Según la magnitud de la emergencia, el Operador Aéreo debe coordinar un Hotel cercano al aeropuerto para establecer un área de reconciliación donde los pasajeros se encuentren con sus familiares. Adicionalmente, el Operador Aéreo debe considerar el traslado desde el Aeropuerto al Hotel, en caso de ser necesario Aeris podrá coordinar el transporte y trasladará el costo al Operador Aéreo.

6.3.6 Áreas para atención de crisis en caso de ocurrir una alerta 6

6.3.6.1 Punto de Crisis

Lugar específico donde se concentra la crisis.

6.3.6.2 Sitios de Crisis

Definición operativa del área inmediata al punto de crisis

6.3.6.3 Área de Crisis

Asignación estratégica que determina sus dimensiones de acuerdo con la magnitud del perímetro externo de seguridad.

6.3.6.4 Puesto de Operaciones

Es el responsable de la dirección de todas las acciones operacionales que sean necesarias para la atención, manejo y resolución de la crisis (está a cargo del OIJ). Este es el punto de reunión de los jefes de equipos tácticos y donde ocurre el planeamiento de las soluciones tácticas, técnicas y de los planes de emergencia.

6.3.6.5 Corredores de Paso

Rutas policialmente controladas, por las cuales se orientan los recursos hasta el Puesto de Operaciones y al sitio o punto de la crisis.

6.3.6.6 Perímetro de seguridad

La Policía Aeroportuaria, procede al lugar del incidente/accidente para realizar un perímetro de seguridad, alrededor de la aeronave. Dicho perímetro será inicialmente de 100 metros considerados desde los extremos

del fuselaje de la aeronave, pero quedará a discreción del personal de PMM, si aumenta o disminuye dicho perímetro.

6.3.6.7 Perímetro interno

Definición geográfica y sus fronteras, el mismo debe encerrar por completo el sitio de la crisis y sus aplicadores, según miembros del equipo táctico especializados.

6.3.6.8 Perímetro Externo

Definición geográfica que establece sus dimensiones de acuerdo con las necesidades del suceso y sus fronteras. Contiene entre otros el puerto de ingreso, puerto de salida y los corredores de paso.

6.3.6.9 Área de estacionamiento aislada

En el aeropuerto se cuenta con dos posibles ubicaciones para ser utilizadas como área de estacionamiento aisladas, estas son:

a. Calle de rodaje KILO (costado oeste calle de rodaje MIKE)

b. Calle de rodaje ALFA (a la altura del TWY JULIETT)

En el Apéndice # 3, se identifica las dos posibles ubicaciones a utilizar como área de estacionamiento aislada.

7 Procedimientos en caso de alerta

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

7.1 Cadena de notificación

La activación del PEA se realiza mediante la ejecución de la cadena de notificación, que es la secuencia de comunicaciones radiales por medio de los radios provistos por Aeris a las autoridades (primer medio), a través de sistemas de comunicación masiva Everbridge[1] (segundo medio) o por otros medios (medios alternativos), a los distintos organismos que intervienen en los procedimientos de extinción, rescate, atención médica, prevención, represión e investigación de los eventos que desencadenan la emergencia.

La cadena de notificación es activada inmediatamente por la entidad que recibe inicialmente la información de la emergencia, que puede ser ATC, Bomberos, Aeris o de otra fuente (terceros). El traspaso de información entre entidades debe darse, igualmente, de manera inmediata para que la respuesta sea lo más oportuna posible. Aeris es el responsable de continuar con la cadena de notificación a las demás entidades que son participantes de la emergencia (según aplique).

En el caso de que la información provenga de terceros, será necesario que quien reciba esta información, la confirme antes de activar la cadena de notificación, para no generar falsas alarmas. En la medida de las posibilidades, se solicitará un documento escrito o electrónico confirmando la información.

La persona a la cual se le contacte mediante la cadena de notificación debe de realizar las coordinaciones que sean necesarias, para asignar un funcionario al PMM y al CCO (según aplique).

En el Apéndice # 16, se encuentra la cadena de comunicación de Aeris para la atención de emergencias.

7.2 Responsabilidades por institución

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

[1] Aeris cuenta con un sistema de comunicación masiva a través de la plataforma Everbridge, mediante esta herramienta Aeris podrá mantener informada a las Autoridades en tiempo real mediante llamadas, correo electrónico, mensajería SMS y una aplicación móvil exclusiva para los miembros del comité.

mando. Con el fin de facilitar la realización de cada una de las acciones que deben de emplear cada institución durante la atención de las alertas estipuladas en el presente documento, en el Apéndice 2 se adjuntan las listas de chequeo con las funciones que debe desempeñar cada una de las instituciones que tiene una función establecida en el PEA.

7.3 Frecuencia interna exclusiva para la atención de las emergencias

Aeris posee una frecuencia interna exclusiva para utilizarse como canal unificado de comunicación durante una emergencia. Todas las instituciones que posean radios con esta frecuencia, en el momento en que reciben la declaratoria de una alerta deberán ubicarse en el canal número 1, denominado “Emergencias”. La institución que declare una alerta (DIS o SEI), al pasar la información de la declaratoria de la alerta deberá hacer la salvedad a quien reciba la información, de que se debe ubicar en el canal denominado emergencias, además de continuar con la respectiva cadena de notificación. Si no hay una instrucción explícita del cambio de canal, se dará por entendido que todas las comunicaciones se continuarán en el canal de “emergencias”. Por medio de este canal se manejarán todos los detalles referentes a la atención de la emergencia. Todas las informaciones que se emitan por medio de esta frecuencia serán calificadas como oficiales. La entidad que esté a cargo de la emergencia en el PMM será quien tenga la responsabilidad y autoridad para modular la frecuencia, esta responsabilidad podrá ser delegada en un oficial de enlace para facilitar la gestión de comunicación. En el **Apéndice 6**, se adjunta la carta de acuerdo que regula este tema.

7.3.1 Instituciones con radios de comunicación de Aeris

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

a. ATC
b. Bomberos
c. MSP (Policía Aeroportuaria y Vigilancia Aérea)
d. Policía de Tránsito (aeropuerto)
e. Cruz Roja (Alajuela y aeropuerto)
f. DIS
g. DGAC (AVSEC y Operaciones)
h. Migración

i. OIJ (aeropuerto)

j. CCSS

7.4 Paralización de operaciones en el área de maniobras o sectores adyacentes

a. En primera instancia, desde el momento en que Bomberos (SEI) declarare las alertas 2, 3, 4A, 4B y 7; se entenderá que todas las operaciones en el área de maniobra (pista y calles de rodaje) deberán de suspenderse hasta nuevo aviso (se detendrán todas las operaciones que se estén efectuando en dichas áreas) y que el aeropuerto está bajo la autoridad del SEI, no obstante si hay una coordinación expresa entre el ATC y el SEI, para mantener las operaciones hasta que la aeronave en emergencia se encuentre iniciando la aproximación, se puede continuar operando con normalidad:

   1. El aeropuerto solo estará habilitado exclusivamente para realizar la atención de la emergencia que se esté desarrollando y bajo el mando de Bomberos (esto en caso de que no se conforme el PMM, pues una vez que este conformado este último, será quien esté a cargo de la emergencia) hasta que se modifique la situación o cancele la alerta. Al indicar “se modifique la situación”, quiere decir, que en caso de que no se crea conveniente mantener la paralización de operaciones, debido a que ya la emergencia está bajo control, el SEI o el PMM podrán reanudar las operaciones, manteniendo la paralización del área donde se está atendiendo la emergencia. La paralización se realiza para dar todas las facilidades a los equipos de emergencia que están en la atención de la situación.

   2. Se emitirá un Notam de cierre de pista y se enviará una CAA informando a toda la comunidad aeroportuaria. En dicho caso Aeris se encargará de tramitarlo.

b. El caso de la alerta 6, la DIS determinará si al declarar la alerta cree conveniente que se realice la paralización de las operaciones en el área de maniobras o solo en el área afectada por la situación. En caso de requerirse, Operaciones de Aeris se encargará de tramitar el respectivo Notam de cierre de pista y enviará una CAA informando a toda la comunidad aeroportuaria.

c. En los casos en donde la atención de la emergencia (aplica para todas las alertas estipuladas en este plan, con la excepción de la alerta 1) requiera la movilización de todos los vehículos de Bomberos fuera del perímetro del aeropuerto y/o se utilice el material extinguidor que contienen

estos equipos, es necesario bajar la categoría del Aeropuerto por falta de cobertura del SEI, salvo que el PMM o el SEI indique lo contrario. En el caso que aplique bajar la categoría del Aeropuerto, Operaciones de Aeris se encargará de tramitar el respectivo Notam y enviará una CAA informando a toda la comunidad aeroportuaria, en el MPO Volumen # 2 (Salvamento y Extinción de Incendios) se detalla más información sobre los procedimientos de disminución del SEI.

7.5 Alerta 1 – Condiciones meteorológicas desfavorables

Condiciones meteorológicas desfavorables. Estas condiciones son definidas por ATC y MET del Aeropuerto:

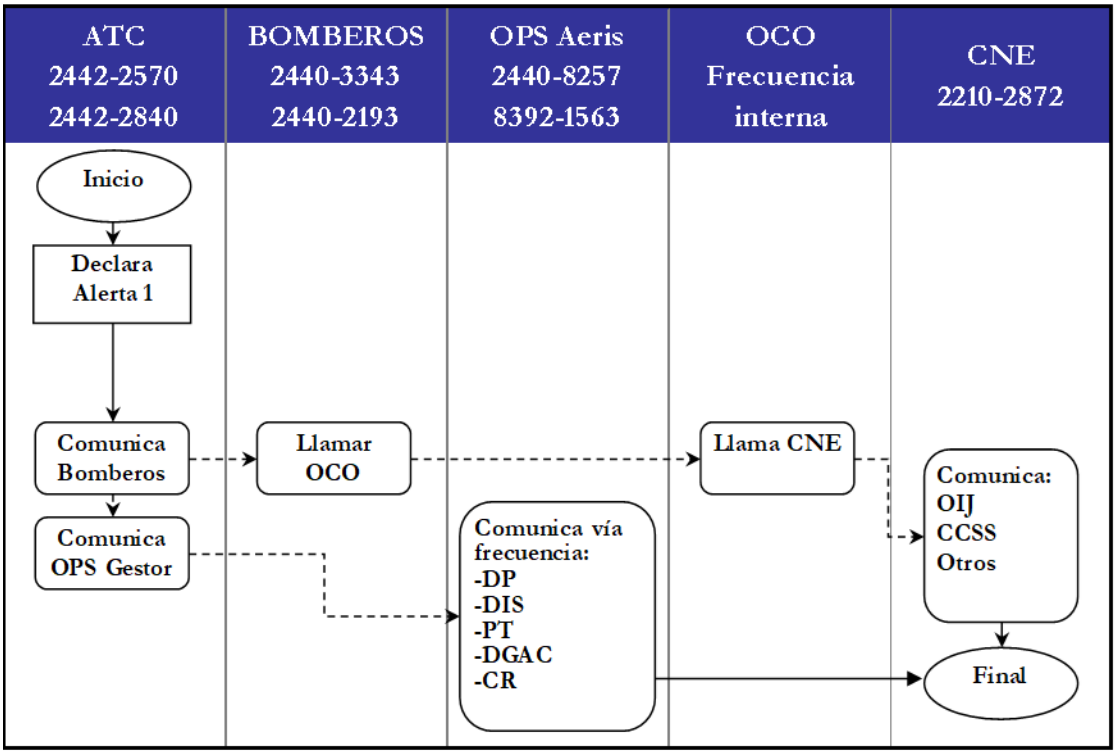
a. Cuando la visibilidad es inferior a 5 Km.
b. Cuando la capa más baja de nubes es inferior a 300 m.
c. Cuando se considera que la maniobra de despegue o aterrizaje no puede ser observada por la Torre de Control.
d. Cualquier condición meteorológica que pueda dificultar las maniobras de despegue o aterrizaje.

7.5.1 Cadena de notificación

En el caso de alerta 1, ATC es quien declara la alerta y se encarga de informar a Bomberos y a Operaciones de Aeris, según se muestra en la Figura 9. Todas las entidades involucradas deben mantenerse informadas por si se presenta algún cambio en la declaración de alerta o si se cancela la alerta, en el punto 7.5.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 9.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 9. Cadena de Notificación Alerta 1



7.5.2 Procedimientos

En la siguiente tabla se presenta cada una de las acciones y responsabilidades de las entidades involucradas en la atención de la alerta.

Tabla 1. Responsabilidades por institución – Alerta 1

Institución	Acción a Tomar
Torre de Control	1. Declara y cancela Alerta 1 2. Informa a Bomberos y OPS Aeris sobre condiciones desfavorables 3. Mantiene informado a Bomberos y OPS Aeris sobre condición del tiempo o cancelación de alerta
Bomberos	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a OCO sobre la de declaratoria de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Se mantiene alerta
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
OPS de Aeris	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Se mantiene informado 3. Realiza la cadena de notificación sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.

DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a su personal sobre la alerta y del desarrollo de ésta.
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a instituciones de respuesta: Cruz Roja, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública, y a su personal de la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a lo interno la declaratoria de alerta y del desarrollo de ésta.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a su personal sobre la alerta y del desarrollo de ésta.
Dirección General de Transito	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a su personal sobre la alerta y del desarrollo de ésta.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Se mantiene informado del desarrollo de la alerta
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Se mantiene informado del desarrollo de la alerta
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Se mantiene informado del desarrollo de la alerta

7.6 Alerta 2 – Vigilancia especial

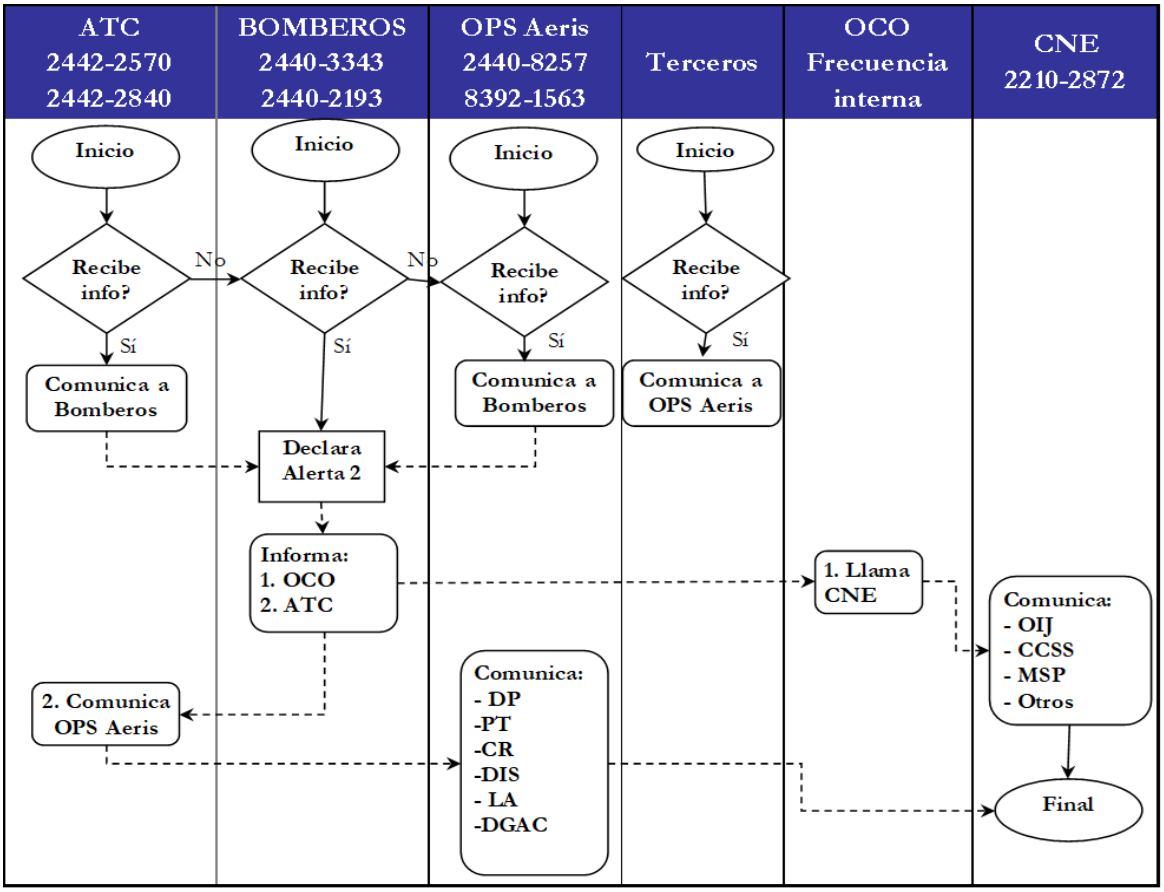
La alerta por vigilancia especial se da, cuando se tenga conocimiento que una aeronave en vuelo o tierra tiene dificultad para su operación normal, motivada por factores técnicos o humanos.

7.6.1 Cadena de notificación

La declaración de la alerta 2 será realizada por Bomberos, una vez que reciba la información del problema y la analice. La información puede provenir de varias fuentes: ATC, Bomberos, Operaciones de Aeris u otra fuente (terceros, como por ejemplo un Operador Aéreo o quien reciba la información inicial de la emergencia, etc.). Si es un tercero, el primero en recibir la información de la emergencia, debe contactarse con OPS de Aeris para que este active la cadena de notificación (Figura 10). Es Bomberos, quien tiene la responsabilidad de recibir la información y de requerirse, proceder a declarar la alerta, por otro lado, en el punto 7.6.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 10.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 10 Cadena de Notificación Alerta 2



7.6.2 Procedimientos

En la tabla 2 se presenta cada una de las acciones y responsabilidades de las entidades involucradas en la atención de la emergencia.

Una vez que la aeronave haya desalojado la pista, OPS de Aeris realizará una inspección de pista y calles de rodaje, con el fin verificar la operatividad del área de maniobras, para restablecer las operaciones en el aeropuerto, tan pronto como las circunstancias lo permitan. En el Apéndice 8, se adjunta el procedimiento a seguir para realizar dicha inspección, bajo estas circunstancias. Véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento.

Tabla 2. Responsabilidades por institución – Alerta 2.

Institución	Acción a Tomar
Torre de Control	1. En caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el problema de operación, indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Cantidad de PAX d. Cantidad de combustible e. ETA f. Intensiones del piloto, si éste las indica. g. Pista que utilizará la aeronave (Informa las condiciones del clima en la estación) h. Si hay mercancías peligrosas abordo (si es posible indicarlo). 2. Informa a Aeris sobre declaración o cambio de nivel de alerta por parte de Bomberos. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Mantendrá a Bomberos o al PMM, permanentemente informados sobre evolución del evento. 5. Da instrucciones a la tripulación, para que una vez que la aeronave aterrice y las condiciones lo permitan, ésta se dirija a la rampa remota (véase carta de acuerdo adjuntado en el Apéndice 10)
Bomberos	1. Recibe información de la emergencia 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. ETA 3. Evalúa información, a partir del resultado declara la alerta. 4. Informa al ATC, OPS de Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 5. Solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta. 6. Si declara la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 7. Desplaza el equipo al sector de recursos para Bomberos, según la emergencia. Aplica protocolo interno. 8. Realiza la atención de la aeronave, para descartar cualquier eventualidad. Para ello, ubican las unidades en puntos estratégicos del área de maniobras o zona del evento 9. Asigna un representante al PMM 10. Cancela alerta (en caso de que no se haya conformado el PMM) y lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).

Institución	Acción a Tomar
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
OPS de Aeris	1. En caso de recibir la información inicial del evento, informará a Bomberos, indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Cantidad de PAX d. Cantidad de combustible e. ETA f. Intensiones del piloto, si éste las indica g. Pista que utilizará la aeronave (esta información la indica el ATC) h. Si hay mercancías peligrosas abordo (si es posible indicarlo). 2. Recibe declaración de alerta por parte del SEI. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Realiza la cadena de notificación a todas las entidades que participan en la emergencia, el primer llamado será realizado por la frecuencia de "Autoridades" disponible en el radio de Aeris y posteriormente procederá a comunicar con el resto de las autoridades que no recibieron la información por las vías establecidas. 5. Se incorpora al PMM. 6. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área. 7. Realiza inspección de pista y calles de rodaje. 8. Inicia la preparación de las áreas para la atención de la emergencia. 9. Coordina con la Seguridad AVSEC para el ingreso de equipos de emergencia en los puestos de seguridad (según aplique). 10. Recibe cancelación por parte de Bomberos o PMM, si ya está conformado. 11. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 12. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Activa protocolo interno. 4. Asigna un representante al PMM.
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Determina el lugar donde se ubicará el PMM

Institución	Acción a Tomar
	3. Analiza situación del incidente y brinda las directrices a seguir 4. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 5. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a su personal, al representante de CATEA y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta.
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y el desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que están establecidos ante una emergencia de esta índole. 3. El personal destacado permanentemente en la terminal del aeropuerto se desplazará a la sala de ilesos, hasta que sea relevado o sea cancelada la alerta. 4. Se mantiene en máxima alerta hasta recibir el informe de activación del siguiente tipo de alerta. 5. Cuando se envíen unidades al aeropuerto, éstas se mantendrán en estado de espera en el área de recursos. 6. Activa protocolo interno. 7. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 8. Realiza la atención y valoración de las victimas (si aplica) y él envió de las mismas a los centros hospitalarios (si aplica). 9. Asigna un representante al PMM.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela, o solicita a éstas estar en alerta en caso de que se requiera el desplazamiento. 3. Activa protocolo interno 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 5. Asigna un representante al PMM 6. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 7. Envía unidades y personal de apoyo, según protocolo interno, al área de recursos

Institución	Acción a Tomar
	8. Realiza perímetro de seguridad alrededor de la aeronave, según instrucción de Bomberos o del PMM
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Asigna un representante al PMM. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el PMM.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al Aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Confirmar a través de la REM la disponibilidad y capacidad de los Hospitales cercanos y la activación de sus planes de emergencia
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Se mantiene alerta. 3. Activa su protocolo interno.
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Asigna un representante al PMM. 4. Activa su protocolo interno.
Línea Aérea	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Asigna un representante al PMM 3. Brinda toda la información necesaria al puesto de mando móvil 4. Activa su protocolo interno

7.7 Alerta 3 – Emergencia General

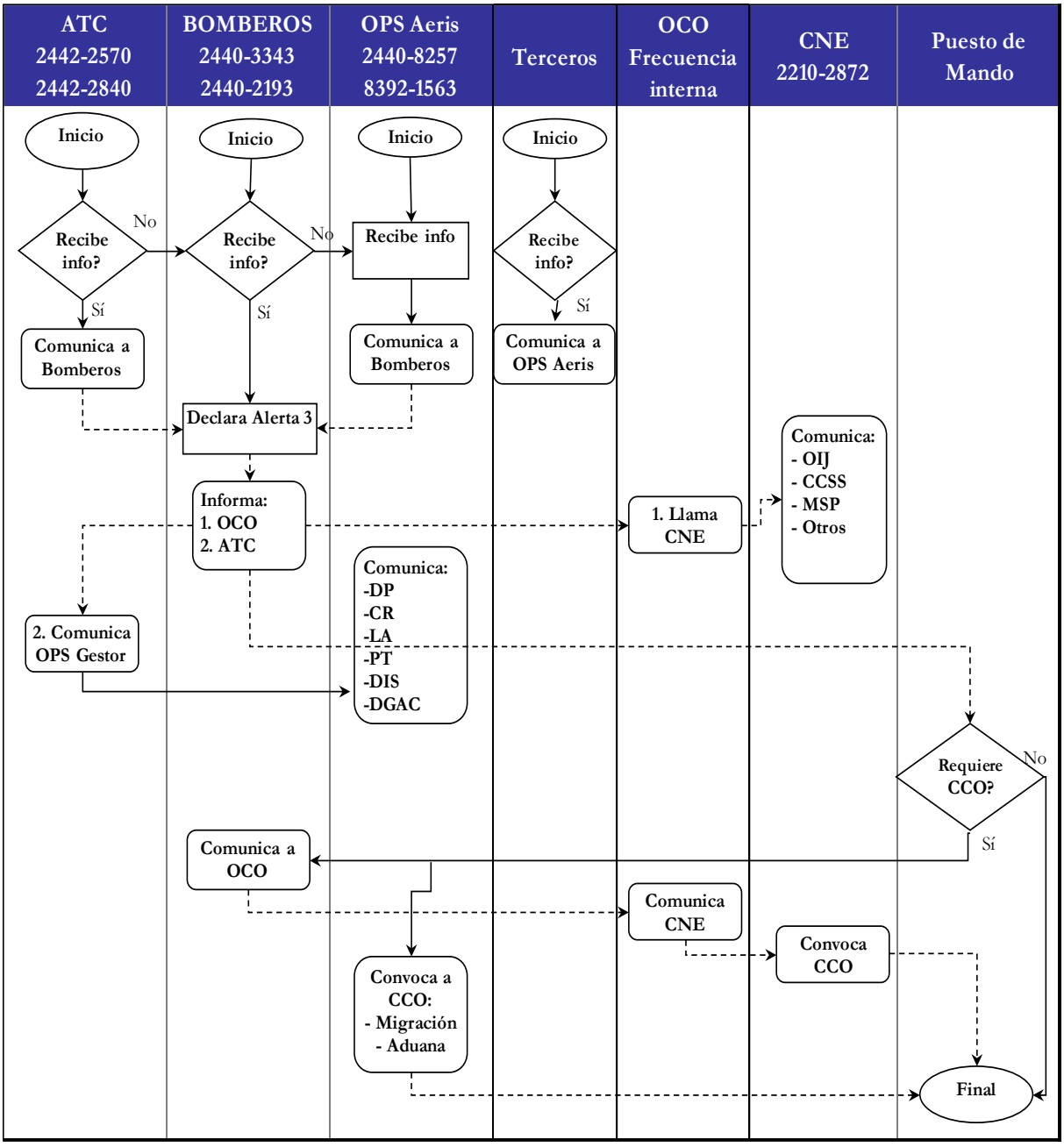
Este protocolo aplica en el caso de emergencia general, cuando se conozca con certeza que una aeronave en vuelo o en tierra tendrá dificultades, ya sea técnica o humana, para su operación normal y que podrían ser causa inminente de accidente.

7.7.1 Cadena de notificación

La declaración de la alerta 3 será realizada por Bomberos, una vez que reciba la información del problema y la analice. La información puede provenir de varias fuentes: ATC, Bomberos, Operaciones de Aeris u otra fuente (terceros, como por ejemplo un Operador Aéreo o quien reciba la información inicial de la emergencia, etc.). Si es un tercero, el primero en recibir la información de la emergencia, debe contactarse con OPS de Aeris para que este active la cadena de notificación (Figura 11). Es Bomberos, quien tiene la responsabilidad de analizar la información y de requerirse, proceder a declarar la alerta. Por otro lado, en el punto 7.7.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 11.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 11. Cadena de Notificación Alerta 3



7.7.2 Procedimientos

En la tabla 3 se presenta cada una de las acciones y responsabilidades de las entidades involucradas en la atención de la alerta 3.

Una vez que la aeronave haya desalojado la pista, Aeris realizará una inspección de pista y calles de rodaje, con el fin verificar la operatividad del área de maniobras, para restablecer las operaciones en el aeropuerto, tan pronto como las circunstancias lo permitan. En el Apéndice 8, se adjunta el procedimiento a seguir para realizar dicha inspección, bajo estas circunstancias Véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento.

Tabla 3. Responsabilidades por institución – Alerta 3.

Institución	Acción a Tomar
Torre de Control	1. En caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el problema de operación, indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Cantidad de PAX d. Cantidad de combustible e. ETA f. Intensiones del piloto, si éste las indica g. Pista que utilizará la aeronave (Informa las condiciones del clima en la estación) h. Si hay mercancías peligrosas abordo (si es posible indicarlo). 2. Recibe declaración de alerta por parte de Bomberos 3. Informa a OPS Aeris sobre declaración o cambio de nivel de alerta por parte de Bomberos. 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 5. Mantendrá a Bomberos o al PMM, permanentemente informados sobre evolución del evento. 6. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 7. Recibe cancelación por parte del PMM o del CCO, si éste último se convocado
Bomberos	1. Recibe información de la alerta 2. Evalúa información, a partir del resultado declara. 3. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. ETA 4. Informa al ATC, OPS de Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 5. Solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta. 6. Si declara la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta.

Institución	Acción a Tomar
	7. Desplaza el equipo al sector de recursos para Bomberos. 8. Aplica protocolo interno. 9. Realiza la atención de la aeronave, para descartar cualquier eventualidad. Para ellos ubican las unidades en puntos estratégicos del área de maniobras o zona del evento 10. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que éste último se convoque 11. Cancela alerta (en caso de que no se haya conformado el PMM) y lo informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
OPS de Aeris	1. En caso de recibir la información inicial del evento, informará a Bomberos, indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Cantidad de PAX d. Cantidad de combustible e. ETA f. Intensiones del piloto, si éste las indica g. Si hay mercancías peligrosas abordo (si es posible indicarlo). 2. Recibe declaración de alerta por parte del SEI. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Realiza la cadena de notificación a todas las entidades que participan en la emergencia por las vías establecidas. 5. En el caso de convocarse al CCO, gestiona la comunicación con los miembros y facilita conformación del mismo. Convoca a Aduanas y Migración. 6. Se incorpora al PMM. 7. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área. 8. Realiza inspección de pista y calles de rodaje. 9. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque. 10. En el caso que el PMM o ATC solicita el NOTAM para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y CAA. 11. Coordina remoción de aeronave conjuntamente con el PMM, si fuera necesario. 12. Inicia la preparación de las áreas para la atención de la emergencia. 13. Coordina con la Seguridad AVSEC para el ingreso de equipos de emergencia en los puestos de seguridad (según aplique). 14. Recibe cancelación por parte de Bomberos o PMM, si ya está conformado. 15. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 16. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.

Institución	Acción a Tomar
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 3. Analiza situación del incidente y brinda las directrices a seguir 4. Determina si requiere o no convocar el CCO 5. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 6. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero. 7. Coordina rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia. 8. Coordinar el aseguramiento y acordonamiento del área. 9. Verifica recursos en la zona. 10. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada 11. Solicita emisión de NOTAM para disminución de categoría del SEI (si aplica) o cierre de pista. 12. Declara control y cancelación de la emergencia, informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Asume la dirección de la situación 3. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 4. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero 5. Evalúa la operatividad del área afectada. 6. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Activa protocolo interno. 4. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque.
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a su personal, al representante de CATEA y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta.

Institución	Acción a Tomar
	3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que está establecidos ante una emergencia de esta índole. 4. El personal destacado permanentemente en la terminal del Aeropuerto se desplazará a la sala de ilesos, hasta que sea relevado o sea cancela la alerta. 5. Se envíen unidades al aeropuerto, éstas se mantendrán en estado de espera en el área de recursos. 6. Activa protocolo interno. 7. Se mantiene en máxima alerta, previendo recibir el informe de activación del siguiente tipo de alerta. 8. Realiza la atención y valoración de las victimas (si aplica) y el envió de las mismas a los centros hospitalarios (si aplica). 9. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela o solicita a éstas estar en alerta en caso de que se requiera el desplazamiento. 3. Activa protocolo interno 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 5. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 6. Envía unidades y personal de apoyo, según protocolo interno, al área de recursos 7. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 8. Realiza perímetro de seguridad alrededor de la aeronave, según instrucción de Bomberos o del PMM
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el PMM.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al Aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja.

Institución	Acción a Tomar
	3. Confirmar a través de la REM la disponibilidad y capacidad de los Hospitales cercanos y la activación de sus planes de emergencia 4. Asigna un representante al PMM, si es necesario 5. Activa mediante REM los planes de activación de emergencias masivas de hospitales y capacidad de respuesta, si se requiere. 6. De ser necesario se desplaza al CCO y coordina los requerimientos médicos necesarios.
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Se mantiene alerta. 3. Activa su protocolo interno. 4. Asigna un representante al PMM y al CCO, en el caso de que se convoque.
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque. 4. Activa su protocolo interno.
Línea Aérea	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 3. Preparará personal para posible atención de sala de ilesos, sala de tripulaciones y sala de familiares. 4. Brinda toda la información necesaria al puesto de mando 5. Activa su protocolo interno

7.8 Alerta 4 – Accidente aeronáutico

La alerta 4 está clasificada en alerta 4A o alerta 4B, dependiendo del lugar del accidente. Para ambos casos, se mantendrá la misma cadena de notificación; sin embargo, los procedimientos generales para la atención de la emergencia por institución sí varían.

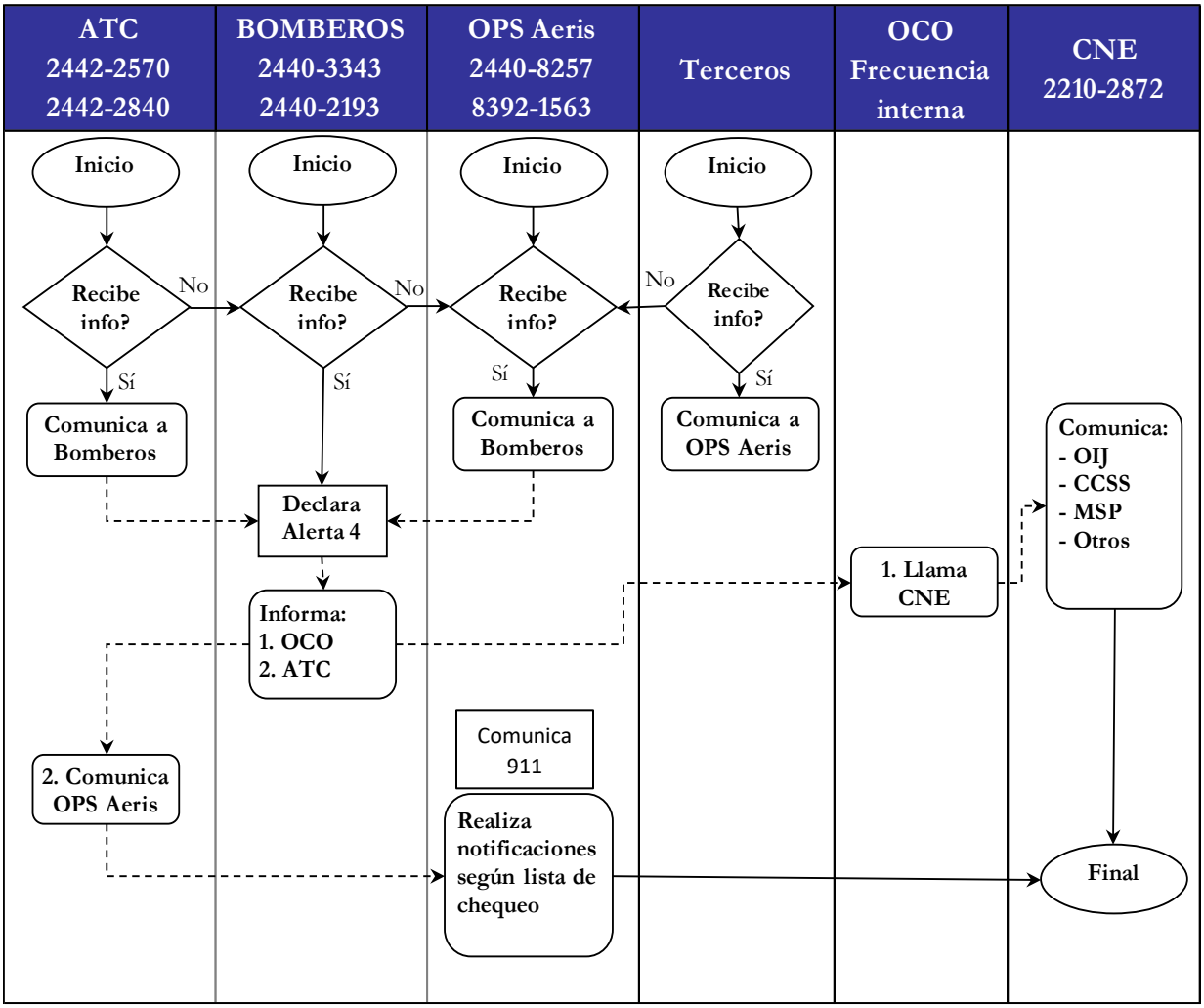
7.8.1 Cadena de Notificación

La declaración de la alerta 4 (independientemente que sea 4A o 4B) será realizada por Bomberos, una vez que reciba la información del problema y la analice. La información puede provenir de varias fuentes: ATC, Bomberos, Operaciones de Aeris u otra fuente (terceros, como por ejemplo un Operador Aéreo o quien reciba la información inicial de la emergencia, etc.). Si es un tercero, el primero en recibir la información de la emergencia, debe contactarse con OPS de Aeris para que este active la cadena de notificación (Figura 12). Es Bomberos, quien tiene la responsabilidad de recibir la información y de requerirse, proceder a

declarar la alerta. Por otro lado, en el punto 7.8.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 12.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 12. Cadena de Notificación Alerta 4



Nota aclaratoria: Cada ente que reciba la notificación, debe de realizar las coordinaciones internas, para asignar personal al PMM y al CCO, según competa.

7.8.2 Procedimientos

En la tabla 4 y 5 se presentan cada una de las acciones y responsabilidades, de las entidades involucradas en la atención de las alertas 4A y 4B.

7.8.2.1 Alerta 4A

Accidente aeronáutico en tierra, en el aire y/o explosión dentro del Aeropuerto.

Una vez que la aeronave haya sido retirada del área donde quedó ubicada, Aeris realizará una inspección de pista y calles de rodaje, con el fin verificar la operatividad del área de maniobras, para restablecer las operaciones en el aeropuerto, tan pronto como las circunstancias lo permitan. En el Apéndice 8, se adjunta el procedimiento a seguir para realizar dicha inspección, bajo estas circunstancias. Véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento.

Tabla 4. Responsabilidades por institución – Alerta 4A

Institución	Acción a Tomar
Torre de control	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte de Bomberos y aporta información adicional de la situación. 3. Informa a OPS Aeris sobre declaración o cambio de nivel de alerta por parte de Bomberos. 4. Paraliza movimiento de aeronaves en tierra y coordina con otras dependencias, el desvió de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se tramita el Notam de cierre de pista. 5. Debe comunicar a OPS Aeris el desvió de aeronaves a sus aeropuertos alternos. 6. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 7. Se mantendrá permanentemente informados sobre evolución del evento. 8. Asigna un representante al CCO 9. Recibe cancelación de la alerta por parte del PMM
Bomberos	1. Recibe información del evento y declara la alerta. 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen

Institución	Acción a Tomar
	b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 3. Informa al ATC, OPS Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 4. Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 5. Acude de inmediato al lugar del accidente y actúa según sus procedimientos de Salvamento y Extinción. 6. Solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta. 7. Desplaza el equipo adicional al sector de recursos para Bomberos, según la emergencia. 8. Aplica protocolo interno. 9. Realiza la atención de la aeronave, para descartar cualquier eventualidad. Para ello ubica las unidades en puntos estratégicos del área de maniobras o zona del evento 10. Establece donde se colocará el ACV 1 y el área de descontaminación 11. Asigna un representante al PMM y al CCO 12. Declara área del incidente segura 13. Cancela alerta (en caso de que no se haya conformado el PMM) y lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta. 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
OPS de Aeris	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte del SEI. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Realiza cadena de notificación respectiva por las vías establecidas. 5. Se integra al PMM. 6. Se integra CCO. Gestiona la comunicación entre los miembros y facilita conformación del mismo. Una vez conformado se informa al PMM, por la frecuencia de emergencias (canal 1, radio de Aeris) 7. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área.

Institución	Acción a Tomar
	8. En el caso que el PMM o ATC solicita NOTAM para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y CAA. Aplica también para la disminución de categoría de SEI 9. Después de controlada la emergencia, realiza inspección de pista, calles de rodaje y el área cercana al incidente, para realizar una evaluación preliminar de la situación. Lo informa al PMM. 10. Procede a organizar el procedimiento de ingreso y salida de vehículos a solicitud de PMM. Para ello Policía Aeroportuaria habilitarán los portones de salida de emergencia. 11. Inicia la preparación de las áreas para la atención de la emergencia. 12. Coordina con la Seguridad AVSEC para el ingreso de equipos de emergencia en los puestos de seguridad (según aplique). 13. Coordina remoción de aeronave, si fuera necesario. 14. Realiza la revisión final de pista y área afectada, antes del reinicio de las operaciones e informa sobre el estado del área afectada al PMM y ATC (véase el apartado 8.1: "Inspección del área de la emergencia", de este documento). 15. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de esta por parte del PMM. 16. Movilizar la carreta de emergencias contiguo al ACV. 17. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 18. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 3. Analiza situación del incidente y brinda las directrices operativas a seguir 4. Determina el lugar para establecer las diferentes áreas y zonas para la atención de la emergencia 5. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 6. Coordina rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia. 7. Coordina el aseguramiento y acordonamiento del área. 8. Verifica recursos en la zona. 9. Solicita emisión de NOTAM para disminución de categoría del SEI (si aplica) o cierre de pista. 10. Solicita al CCO las necesidades para la atención de la emergencia 11. En caso de haber personas fallecidas, coordinara con DP el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. 12. Coordinara las tareas necesarias para que la remoción de la aeronave inutilizada se lleve a cabo de manera segura y expedita. 13. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada

Institución	Acción a Tomar
	14. Declara control y cancelación de la emergencia, lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 15. Ante la ausencia del CCO. coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero (esta función se realizará en coordinación con el consultor especialista en comunicación de Aeris).
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Establece comunicación directa con el PMM 3. Verifica recursos en la zona. 4. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 5. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero (esta función se realizará en coordinación con el consultor especialista en comunicación de Aeris). 6. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Activa protocolo interno 4. Asigna un representante de OPS al CCO
AIA	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Activa protocolo interno 3. Asigna personal al PMM para coordinar las acciones de la recolección de datos e indicios en el área del accidente/incidente 4. Libera la escena del accidente/incidente para iniciar la remoción de la aeronave
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a su personal, y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al PMM si se requiere y al CCO.

Institución	Acción a Tomar
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que están establecidos ante una emergencia de esta índole. 4. El personal destacado permanentemente en la terminal del Aeropuerto se desplazará a la sala de ilesos, hasta que sea relevado o se cancela la alerta. 5. Se envíen unidades al aeropuerto, éstas se ubicarán en el área de recursos. 6. Coordina la instalación del ACV 2, la zona de espera y de transporte; además solicitara las respectivas banderas de identificación de cada área. 7. Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas. 8. Coordina los requerimientos médicos necesarios 9. Asigna un representante al PMM y CCO
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela 4. Activa protocolo interno. 5. Refuerza seguridad en perímetro del aeropuerto. 6. Asigna un representante al PMM y CCO 7. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 8. Envía unidades y personal de apoyo, según protocolo interno al área de recursos 9. Realiza perímetro de seguridad alrededor de la aeronave, según instrucción de Bomberos o del PMM. 10. Asigna personal para asegurar las siguientes áreas: sala de ilesos y tripulaciones, para aislar el área y colaborar con el personal de la línea Aérea en el sitio; además para resguardar el PMM, CCO, sala de familiares y área de prensa. 11. Habilitarán los portones de salida de emergencia. 12. En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena.
Línea Aérea	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Asigna un representante al PMM y CCO 3. Brinda toda la información necesaria al PMM y CCO 4. Activa su protocolo interno y su plan de atención familiar, si aplicara.

Institución	Acción a Tomar
	5. Asigna personal para realizar atención de los pasajeros ilesos que son trasladados a la sala de abordaje 17 y 18. Deben de llevar un control por escrito de los pasajeros que son ingresados al área, y mantenerlos en el lugar hasta que el PMM lo indique. 6. Asigna personal para el Salón diplomático para la atención de la tripulación. 7. Activa el plan de remoción de aeronaves inutilizadas, en caso de que aplique. 8. Asigna personal en la en la terminal pasajeros para dar la información a los familiares de pasajeros, respecto del hotel donde se establecerá el centro de atención a familiares por parte de la línea aérea. 9. Establecer un centro de atención a familiares (Área de reconciliación) en un hotel cerca del aeropuerto, esto según la magnitud de la emergencia.
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto y bases cercanas, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al CCO 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el CCO. Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este Plan.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al CCO.
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Se mantiene alerta y activa protocolo interno. 3. Asigna un representante al PMM y CCO 4. En caso de existir personas fallecidas en el accidente, inicia la recolección de datos e indicios, una vez que Bomberos declare el área segura. Además, coordinará para que se habilite el área de morgue para la colocación de los fallecidos. 5. Solicitará la ayuda al personal de DP para la custodia del área de morgue 6. Realizara las gestiones necesarias para coordinar el levantamiento de los cuerpos 7. Libera la escena del accidente, para que la DGAC inicie las respectivas investigaciones en el área.
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta.

Institución	Acción a Tomar
	2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Asigna un representante al CCO 4. Activa su protocolo interno.

7.8.2.2 Alerta 4B

Accidente aeronáutico en tierra, en el aire y/o explosión, fuera del aeropuerto hasta 8 Km del punto de referencia del aeropuerto.

En la siguiente tabla se presenta cada una de las acciones y responsabilidades de las entidades involucradas en la atención de este tipo de emergencia.

Tabla 5. Responsabilidades por institución – Alerta 4B

Institución	Acción a Tomar
Torre de Control	1. En caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte de Bomberos y aporta información adicional de la situación. 3. Informa a Aeris sobre declaración o cambio de nivel de alerta por parte de Bomberos; además del lugar del accidente 4. Paraliza movimiento de aeronaves en tierra y coordina con otras dependencias, el desvió de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se tramita el Notam por cierre de pista o disminución de categoría de SEI (si aplica). 5. Debe comunicar a OPS Aeris el desvió de aeronaves a sus aeropuertos alternos. 6. Se mantendrá permanentemente informados sobre evolución del evento. 7. Asigna un representante al PMM, y al CCO 8. Recibe cancelación de la alerta por parte del PMM
Bomberos	1. Recibe información del evento y declara la alerta. 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen

Institución	Acción a Tomar
	b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario 3. Informa al ATC, OPS Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 4. Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 5. Acude de inmediato al lugar del accidente y actúa según sus procedimientos de Salvamento y Extinción. Siempre y cuando este dentro de su rango de acción (tiempo de respuesta y accesibilidad de las unidades de SEI). 6. Solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta, de acuerdo al área donde haya ocurrido el accidente. 7. Desplaza el equipo adicional al sector de recursos para Bomberos (está zona será establecida en el momento del evento, considerando el acceso al área y las condiciones del ambiente imperante), según la emergencia. 8. Aplica protocolo interno. 9. Realiza la atención de la aeronave, para descartar cualquier eventualidad. Para ellos ubican las unidades en puntos estratégicos del área de maniobras o zona del evento 10. Establece donde se colocará el ACV 1 y el área de descontaminación 11. Asigna un representante al PMM y al CCO 12. Declara área del incidente segura 13. Cancela alerta (en caso de que no se haya conformado el PMM) y lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta. 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
OPS de Aeris	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte del SEI. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Realiza cadena de notificación respectiva por las vías establecidas. 5. Se integra CCO. Gestiona la comunicación entre los miembros y facilita conformación del mismo. Una vez conformado se informa al PMM, por la frecuencia de emergencias (canal 1, radio de Aeris) 6. Se integra al PMM.

Institución	Acción a Tomar
	7. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área. 8. En el caso que el PMM o ATC solicita el Notam para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y la CAA. Aplica también para la disminución de categoría de SEI. 9. Después de controlada la emergencia, realiza inspección de pista en caso de que la aeronave estuviera realizando la maniobra de aterrizaje o despegue al momento del accidente, y el área cercana al incidente, para realizar una evaluación preliminar de la situación. Lo informa al PMM. 10. En caso de que se requiera, procede a organizar el procedimiento de ingreso y salida de vehículos a solicitud de PMM. Para ello Policía Aeroportuaria habilitarán los portones de salida de emergencia. 11. Coordina con la Seguridad AVSEC para el ingreso de equipos de emergencia en los puestos de seguridad (según aplique). 12. Coordina remoción de aeronave conjuntamente con el PMM, si fuera necesario. 13. Realizar revisión final de la pista y área afectada, antes del reinicio de las operaciones e informa sobre el estado del área afectada a PMM y ATC (véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento). 14. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM. 15. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 16. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 3. Analiza situación del incidente y brinda las directrices operativas a seguir 4. Determina el lugar para establecer las diferentes áreas y zonas para la atención de la emergencia 5. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 6. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero. 7. Coordina rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia. 8. Coordinar el aseguramiento y acordonamiento del área. 9. Verifica recursos en la zona. 10. Asume funciones del CCO hasta que esté conformado 11. Solicita emisión de NOTAM para disminución de categoría en SEI (si aplica) o cierre de pista. 12. Solicita al CCO una vez conformado éste, las necesidades para la atención de la emergencia

Institución	Acción a Tomar
	13. En caso de haber personas fallecidas, coordinará con DP el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. 14. Coordinará las tareas necesarias para que la remoción de la aeronave inutilizada se lleve a cabo de manera segura y expedita. 15. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada 16. Declara control y cancelación de la emergencia, lo informa por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Establece comunicación directa con el PMM 3. Verifica recursos en la zona. 4. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 5. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero 6. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Activa protocolo interno. 4. Asigna un representante de OPS al CCO
AIA	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Activa protocolo interno 3. Asigna personal al PMM para coordinar las acciones de la recolección de datos e indicios en el área del accidente/incidente 4. Libera la escena del accidente/incidente para iniciar la remoción de la aeronave
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a su personal, al representante del CATEA y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al PMM si se requiere, y al CCO.
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que está establecidos ante una emergencia de esta índole.

Institución	Acción a Tomar
	4. El personal destacado permanentemente en la terminal del Aeropuerto se desplazará a la sala de ilesos, hasta que sea relevado o sea cancela la alerta. 5. Se envíen unidades al aeropuerto o área del accidente, éstas se ubicarán en el área de recursos que haya establecido el PMM 6. Coordina la instalación del ACV 2, la zona de espera y de transporte; además solicitara las respectivas banderas de identificación de cada área. 7. Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas 8. Coordina los requerimientos médicos necesarios 9. Asigna un representante al PMM y CCO.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela 4. Activa protocolo interno. 5. Refuerza seguridad en perímetro del aeropuerto y en el área del accidente 6. Asigna un representante al PMM y al CCO 7. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 8. Asigna personal para asegurar las siguientes áreas: sala de ilesos y tripulaciones, para aislar el área y colaborar con el personal de la línea área en el sitio; además para resguardar el PMM, CCO, Sala de familiares y área de prensa. 9. Realiza perímetro de seguridad alrededor de la aeronave, según instrucción de Bomberos o del PMM 10. Envía unidades y personal de apoyo, según protocolo interno al área de recursos. 11. Habilitarán los portones de salida de emergencia. 12. En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena.
Línea Aérea	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Asigna un representante al PMM y CCO 3. Brinda toda la información necesaria al PMM y CCO 4. Activa su protocolo interno y su plan de atención familiar, si aplicara. 5. Asigna personal para realizar atención pasajeros ilesos que son trasladados a la sala de abordaje 17 y 18. Deben de llevar un control por escrito de los pasajeros que son ingresados al área, y mantenerlos en el lugar hasta que el PMM lo indique. 6. Asigna personal para el Salón Diplomático para la atención de la tripulación. 7. Activa el plan de remoción de aeronaves inutilizadas, en caso de que aplique.

Institución	Acción a Tomar
	8. Asigna personal en la terminal de pasajeros, para dar la información a los familiares de pasajeros, respecto del hotel donde se establecerá el centro de atención a familiares por parte de la línea aérea. 9. Establecer un centro de atención a familiares (Área de reconciliación) en un hotel cerca del aeropuerto, esto según la magnitud de la emergencia.
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto y bases cercanas, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al PMM y CCO. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el CCO. Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este Plan.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al CCO, si se considera necesario
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta. 2. Se mantiene alerta y activa protocolo interno. 3. Asigna un representante al PMM y CCO 4. En caso de existir personas fallecidas en el incidente, inicia la recolección de datos e indicios en el área del incidente, una vez que Bomberos declare el área segura. Además, coordinará para que se habilite el área de morgue para la colocación de los fallecidos. 5. Solicitará la ayuda al personal de DP para la custodia del área de morgue 6. Realizara las gestiones necesarias para coordinar el levantamiento de los cuerpos 7. Libera la escena del accidente para que la DGAC inicie las respectivas investigaciones en el área
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta. 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Asigna un representante al CCO. 4. Activa protocolo interno.

La conformación del CCO se realizará, en el AOCC de la terminal de pasajeros del aeropuerto (véase punto 5.4.1). A partir de este lugar, se puede mantener la comunicación vía radio o telefónica con el Puesto de Mando Móvil en el lugar del Accidente.

Nota aclaratoria: En caso de activación de la alerta 4B, y la aeronave accidentada no se encuentre alrededor del perímetro del aeropuerto (la referencia es la malla perimetral o edificio de la terminal de pasajeros), el PMM y el CCO definirán la ubicación de las diferentes áreas para la atención de la emergencia según las condiciones de la escena y las necesidades que se requieran.

7.9 Alerta 5 – Emergencia en Instalaciones del Aeropuerto

Este protocolo aplica en caso de emergencia de naturaleza No Aeronáutica en las Instalaciones del Aeropuerto. Esto incluye:

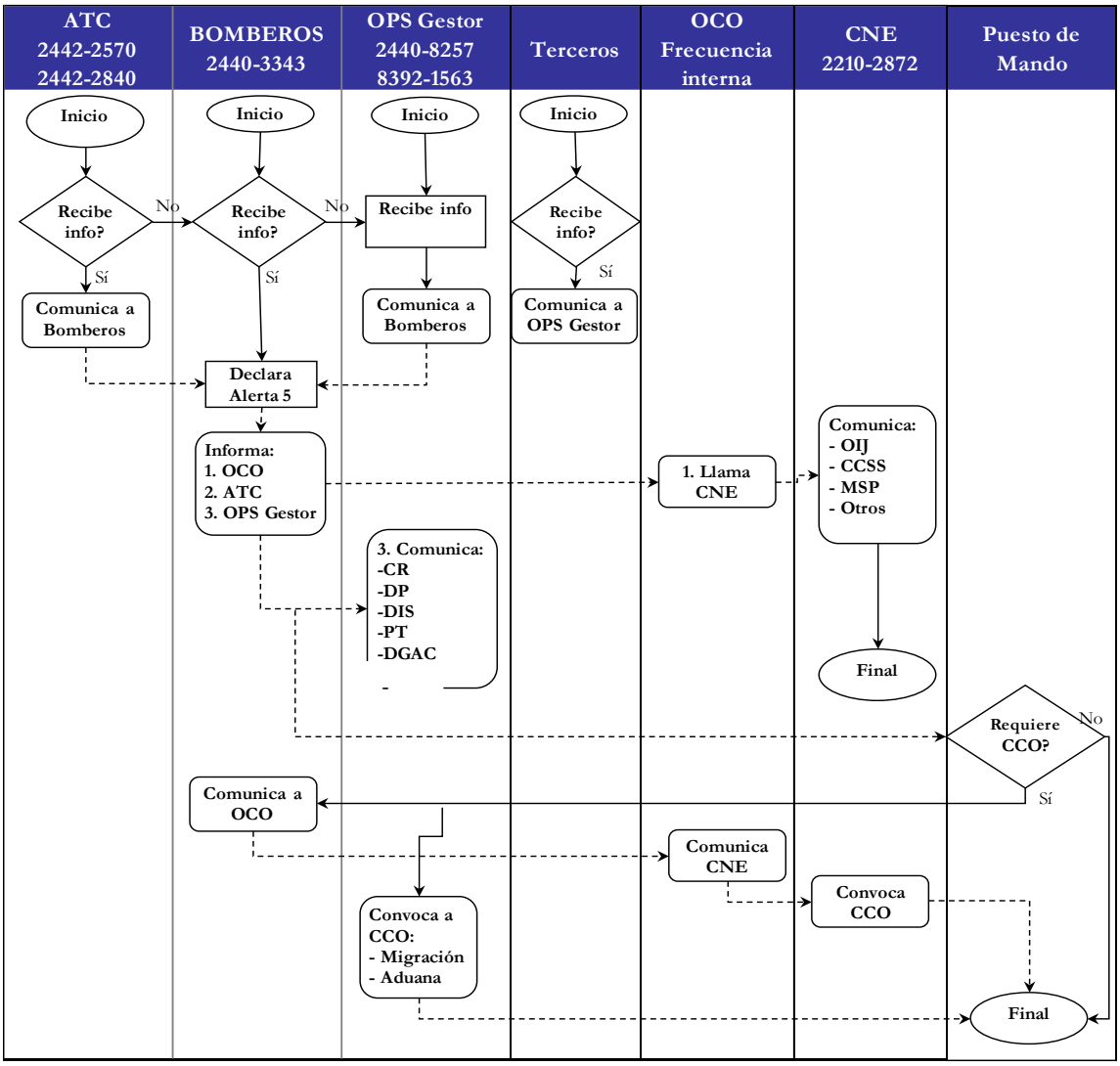
1. Tipo a. Incendios
2. Tipo b. Terremotos
3. Tipo c. Derrumbes
4. Tipo d. Explosiones
5. Tipo e. Inundaciones
6. Tipo f. Accidentes laborales, y otros

7.9.1 Cadena de Notificación

La declaración de la alerta 5, será realizada por Bomberos, una vez que reciba la información del problema y la analice. La información puede provenir de varias fuentes: ATC, Bomberos, Operaciones de Aeris u otra fuente (terceros, como por ejemplo un Operador Aéreo o quien reciba la información inicial de la emergencia, etc.). Si es un tercero, el primero en recibir la información de la emergencia, debe contactarse con OPS de Aeris para que este active la cadena de notificación (Figura 13). Es Bomberos, quien tiene la responsabilidad de recibir la información y de requerirse, proceder a declarar la alerta. Por otro lado, en el punto 7.9.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 13.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 13. Cadena de Notificación Alerta 5



7.9.2 Procedimientos

En la tabla 6 se presenta cada una de las acciones y responsabilidades de las entidades involucradas en la atención de la emergencia.

En el caso de que el evento suscitado, genere la evacuación de los pasajeros y demás personal de la terminal, en la presente tabla se contemplan responsabilidades generales. Para ver en detalle los procedimientos de evacuación, véase el Apéndice 9.

Tabla 6. Responsabilidades por institución – Alerta 5.

Institución	Acción a Tomar
Torre de Control	1. Recibe declaración y cancelación de alerta por parte de Bomberos 2. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente el tipo de evento y ubicación del mismo. -En el tipo "b", no se considera necesaria la recepción de notificación por lo obvio del fenómeno 3. En el caso de los tipos "b" o cualquier otro evento, que pueda poner en riesgo las operaciones de las aeronaves, se paraliza el movimiento de éstas en tierra y coordina con otras dependencias, el desvió de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se realizan la inspección de la pista y calles de rodaje. 4. Informa a OPS Aeris el desvió de las aeronaves a sus aeropuertos alternos. 5. Dependiendo de la situación presentada, continúa sus funciones desde sus instalaciones. 6. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 7. Se mantendrá permanentemente informados sobre evolución del evento. 8. Si el edificio está afectado o la vida humana está en riesgo, por la situación presentada, toma las medidas de regulación del tránsito aéreo pertinentes y coordina la evacuación del área de trabajo. Si el evento suscitado obliga a realizar la evacuación de la cabina interna de la Torre de Control, se aplicará el plan de contingencia que se adjunta en el Apéndice 11 (a).
Bomberos	1. Recibe información del evento y declara la alerta. 2. Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Informa al ATC, OPS Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 4. En los tipos "a, b, c, d y e" toman acción de inmediato en acciones de extinción, rescate y ayuda inicial. 5. En el caso de tipo "f", interviene con operación de rescate y primeros auxilios, de ser necesario, si OPS Aeris lo requiere. 6. Dependiendo de la situación presentada, en caso de ser necesario, solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta 7. Establece donde se colocará el ACV 1 y el área de descontaminación si se requiere 8. Asigna un representante al PMM y CCO si éste se convoca 9. En el caso de que PMM disponga, colabora en la evacuación de las instalaciones afectadas del Aeropuerto. 10. Declara el área segura y cancela la alerta, informando por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris)
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta

Institución	Acción a Tomar
	2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.
OPS de Aeris	1. Recibe declaración y cancelación de alerta por parte de Bomberos 2. En los casos tipo “a, c, d y e”, si es posible, recibe la notificación por observación directa o del ATC o cualquier otra dependencia. En el caso del tipo “b”, no se considera necesaria la recepción de notificación por lo obvio del fenómeno. 3. Realiza respectiva cadena de notificación por las vías establecidas.. 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 5. Se integra al PMM. 6. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área para la atención de la emergencia. 7. Coordina la evacuación de la terminal activando, los protocolos de evacuación del Aeropuerto 8. Se integra al CCO en el caso de que se convoque. Gestiona la comunicación entre los miembros y facilita conformación del mismo. Convoca a Aduanas y Migración. Una vez conformado se informa al PMM, por la frecuencia de emergencias (canal 1, radio de Aeris) 9. En el caso que el PMM o ATC solicita el NOTAM para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y CAA. Aplica también para la disminución de categoría de SEI 10. Si se realizó la evacuación de la terminal, coordina para realizar el traslado de usuarios de la terminal a los puntos de reunión establecidos o donde los disponga el PMM 11. Procede a organizar el procedimiento de ingreso y salida de vehículos del aeropuerto a solicitud de PMM. Para ello se habilitarán los portones de emergencia, con personal de Policía Aeroportuaria. 12. Una vez controlada la situación, realiza inspección del área afectada con las entidades involucradas en la emergencia e informa sobre estado del área afectada al PMM 13. Colabora en las labores de reingreso de usuarios a las instalaciones aeroportuarias, si éstas son declaradas como seguras 14. En el caso del tipo “b” o cualquier otra situación que haga pensar, que la pista o calles de rodaje, pudieron ser afectados por la situación, realiza inspección de estas áreas 15. Dependiendo de la situación presentada, realiza la revisión de final de pista y área afectada, antes del reinicio de las operaciones e informa sobre estado del área afectada al PMM y ATC (véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento). 16. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM. 17. Movilizar la carreta de emergencias contiguo al ACV.

Institución	Acción a Tomar
	18. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 19. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 3. Analiza situación del evento y brinda las directrices operativas a seguir 4. Determina el lugar para establecer las áreas y zonas de la emergencia 5. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 6. Coordina rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia 7. Coordina el aseguramiento y acordonamiento del área 8. Determina si requiere o no convocar el CCO. Asume funciones del CCO hasta que esté conformado 9. Solicita al CCO las necesidades para la atención de la emergencia 10. En caso de terremoto o explosión, evalúa el estado del área de movimiento mediante inspección o por aspecto obvio para decidir el cierre del aeropuerto. 11. Evalúa estado de las instalaciones para decidir evacuación de las mismas. 12. Solicita emisión de NOTAM para disminución de categoría en SEI (si aplica) o cierre de pista 13. De ser necesario solicita la evacuación del edificio terminal o partes de éste, activando el plan de evacuación de la terminal. 14. En caso de haber personas fallecidas, coordinara con DP el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. 15. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada 16. Declara control y cancelación de la emergencia e informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Verifica recursos en la zona 3. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 4. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero 5. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia
Líneas Aéreas	1. Recibe declaración y cancelación de alerta, si aplicase 2. En caso de que tengan personal o pasajeros en las áreas que se vean afectadas por cualquiera de los tipos de eventos que abarca esta alerta, colabora con los requerimientos de la autoridad competente. 3. Se mantienen alerta

Institución	Acción a Tomar
	4. Colaboran en los procesos de evacuación 5. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque, si es necesario
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Colaboran en los procesos de evacuación 4. Asigna un representante de OPS al CCO en el caso de que se convoque, si es necesario
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Dependiendo de la complejidad de la situación, comunica a su personal y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases y dependiendo de la magnitud del incidente envía unidades al aeropuerto, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que está establecidos ante una emergencia de esta índole. 4. El personal destacado permanentemente en la terminal del Aeropuerto, hasta que sea relevado o sea cancela la alerta, se desplazará al área de ilesos una vez que ésta haya sido establecida. 5. Coordina él envió de unidades al aeropuerto, éstas se ubicarán en el área de recursos. 6. Coordina la instalación del ACV 2, la zona de espera y de transporte; además solicitara las respectivas banderas de identificación de cada área. 7. Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas. 8. Coordina los requerimientos médicos necesarios 9. Asigna un representante al PMM y CCO.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las

Institución	Acción a Tomar
	provincias de Heredia y Alajuela. Dependiendo de la magnitud del incidente envía unidades al aeropuerto 4. Activa protocolo interno. 5. Refuerza seguridad en perímetro del aeropuerto, si aplicase. 6. En el caso de que PMM disponga, colabora la evacuación de usuarios de la terminal. 7. Asigna un representante al PMM y CCO en el caso de que se convoque 8. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 9. Coordina la seguridad del área afectada, realizando perímetro de seguridad alrededor de la misma, según instrucción de Bomberos o del PMM. 10. En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena.
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto y bases cercanas, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al PMM y CCO en el caso de que se convoque. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el PMM. Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este plan.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta, si es requerido. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al CCO, si se considera necesario.
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Se mantiene alerta y activa protocolo interno. 3. Asigna un representante al PMM y al CCO, si se considera necesario 4. En caso de existir personas fallecidas en el accidente, inicia la recolección de datos e indicios, una vez que Bomberos declare el área segura. 5. Realizara las gestiones necesarias para coordinar el levantamiento de los cuerpos 6. Además, coordinará para que se habilite el área de morgue para la colocación de los fallecidos. 7. Solicitará la ayuda al personal de DP para la custodia del área de morgue

Institución	Acción a Tomar
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta. 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque. 4. Activa protocolo interno si fuera necesario.

7.10 Alerta 6 – Acto de interferencia ilícita

Este protocolo aplica para cualquier posible acto de interferencia ilícita, tanto de instalaciones del aeropuerto (incluyendo sus alrededores) como en aeronaves (en tierra como en el aire). Para el manejo de este tipo de alerta se seguirán los lineamientos establecidos en el documento "Protocolo de Actuación Alerta 6", el cual está clasificado como un documento de uso restringido que forma parte del Manual de Procedimientos Operativos volumen # 6 (Programa de Seguridad y Vigilancia), adicionalmente en caso de requerirse se activará el "Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores" del OIJ.

De acuerdo con el "Protocolo de Actuación Alerta 6" se define la siguiente clasificación de Alerta 6:

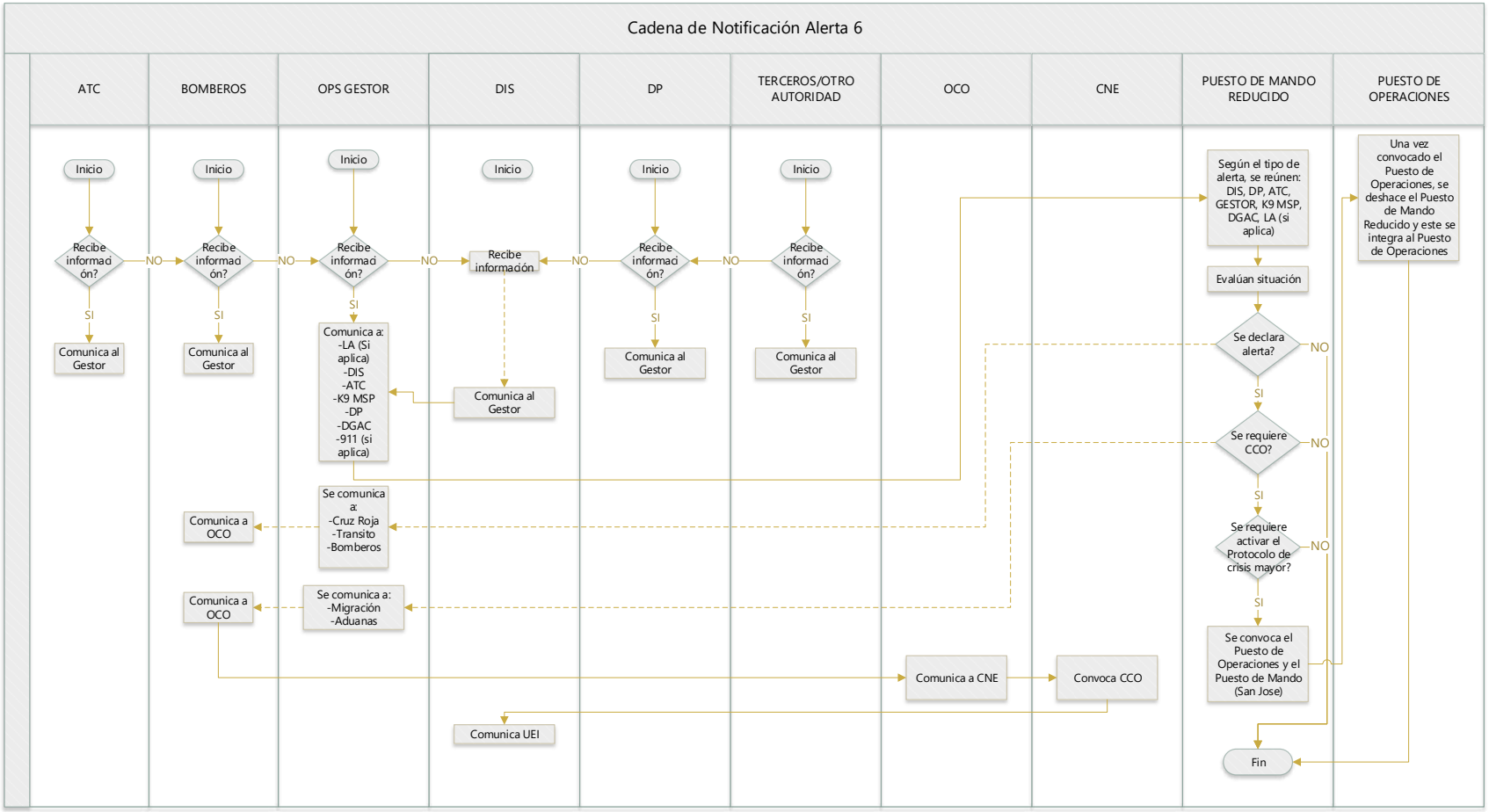
- Alerta 6-1: Objeto o equipaje no identificado
- Alerta 6-2: Amenaza de bomba a través de teléfono
- Alerta 6-3: Amenaza verbal de pasajero, aviso de bomba
- Alerta 6-4: Amenaza – Aeronave en tierra con pasajeros
- Alerta 6-5: Amenaza en aeronave en tierra, sin pasajeros
- Alerta 6-6: Amenaza aeronave en vuelo, recibida en tierra
- Alerta 6-7: Vehículo sospechoso en el perímetro del aeropuerto
- Alerta 6-8: Hallazgo, localización, utilización, introducción al aeródromo de Antrax o Ricina
- Alerta 6-9: Toma de rehenes (secuestro) a bordo de una aeronave en tierra
- Alerta 6-10: Retención de rehenes (secuestro) a bordo de una aeronave en el espacio aéreo
- Alerta 6-11: Toma de rehenes (secuestro) en las instalaciones del aeropuerto

7.10.1 Cadena de Notificación

La declaración de la alerta 6, será realizada por la DIS, una vez que reciba la información del problema y la analice. La información puede provenir de varias fuentes: ATC, Bomberos, DP, DIS, Operaciones de Aeris u otra fuente (terceros, como por ejemplo un Operador Aéreo o quien reciba la información inicial de la emergencia, etc.). Si es un tercero, el primero en recibir la información de la emergencia, debe contactarse con OPS de Aeris para que este active la cadena de notificación (Figura 14). Por otro lado, en el punto 7.10.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 14.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 14. Cadena de Notificación Alerta 6



7.10.2 Procedimientos

En este tipo de alerta, se establecerá en primera instancia un puesto de mando reducido, el cual sería el encargado de evaluar la situación y determinar si se requiere o no declarar la alerta. Este Puesto de Mando Reducido, está integrado por la DIS, DP, ATC, DGAC (AVSEC), unidad canica (K-9) del MSP, OIJ, CR, SEI, la Administración del Aeropuerto, la Línea Aérea (si aplica) y cualquier otra autoridad requerida según la situación. El punto de encuentro inicial para todas las autoridades, ubicadas en el aeropuerto, será en la oficina del Jefe de Policía Aeroportuaria, ubicada en el lobby de la terminal.

En la siguiente tabla se presenta cada una de las acciones básicas y responsabilidades generales de las entidades involucradas en la atención de la emergencia. En el Manual de Procedimientos Operativos volumen # 6 (Programa de Seguridad y Vigilancia) se encuentra disponible el “Protocolo de Actuación Alerta 6” para mayor detalle al respecto.

Tabla 7. Responsabilidades por institución

Institución	Acción a Tomar
ATC	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará al OPS de Aeris sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente (según aplique): a. Situación presentada b. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen c. Cantidad de PAX d. Cantidad de combustible e. ETA f. Intensiones del piloto, si es éste las indica g. Pista que utilizará la aeronave h. Si hay mercancías peligrosas abordo (si es posible indicarlo) i. Si la aeronave está en tierra, el lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. j. Lugar del evento si es un evento en una edificación (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) k. Cualquier otro dato que considere necesario. 2. Notifica a la tripulación de la aeronave bajo amenaza la información disponible (según aplique) 3. Se integra al puesto de Mando Reducido, cuando OPS Aeris le notifica. 4. Recibe declaración de alerta, en el sitio (Puesto de Mando Reducido) 5. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 6. En caso de que el PMM o PO lo disponga, paraliza el movimiento de aeronaves en tierra y coordina con otras dependencias, el desvió de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se tramita el Notam de cierre de pista 7. En caso de que el PMM o PO lo disponga, da instrucciones a las tripulaciones para movilizarse o estacionarse a un punto determinado. 8. Debe comunicar a OPS Aeris el desvió de aeronaves a sus aeropuertos alternos. 9. Establece un canal directo de comunicación con el PMM para mantenerse informado 10. Se mantendrá permanentemente informados sobre evolución del evento. 11. Asigna un representante al PMM, y al CCO si éste se conforma (en caso de requerirse) 12. Recibe cancelación de la alerta por parte del PMM o PO.

Institución	Acción a Tomar
Bomberos	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Aeris sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Situación presentada b. Lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Se integra al puesto de Mando Reducido, cuando OPS Aeris le notifica. 3. Recibe declaración de alerta, en el sitio (Puesto de Mando Reducido) 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 5. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 6. Informa a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma) 7. Traslada las unidades y personal de la estación al área de recursos, donde se mantiene alerta en caso de ser requeridos 8. Responde ante cualquier solicitud o emergencia dentro de su ámbito de competencia 9. De ser necesario establece ACV 1 y el área de descontaminación 10. Colabora con la UEI en caso de requerir apoyo con paquetes con mercancías peligras 11. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta. 2. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 3. Verifica recursos en la zona 4. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 5. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero 6. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia 7. En caso de que el PO este conformado pasa a realizar funciones de enlace con este puesto. 8. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.

OPS de Aeris	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a las autoridades sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente (según aplique): a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Cantidad de PAX d. Cantidad de combustible e. ETA f. Intensiones del piloto, si es éste las indica g. Pista que utilizará la aeronave h. Si hay mercancías peligrosas abordo (si es posible indicarlo) i. Si la aeronave está en tierra, el lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. j. Lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Realiza la respectiva cadena de notificación por las vías establecidas. 3. Se integra al puesto de Mando Reducido 4. Recibe declaración de alerta por parte de la DIS 5. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 6. Informa a Cruz Roja, Tránsito y Bomberos 7. Se integra al PMM. 8. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM, y banderas de identificación de cada área en caso de ser necesario. 9. En el caso que la DIS, el PMM o PO solicita NOTAM, para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y CAA. Aplica también para la disminución de categoría de SEI 10. Se integra al CCO si éste se conforma. Gestiona la comunicación con los miembros y facilita conformación del mismo. Convoca a Aduanas y Migración. Una vez conformado se informa al PMM, por la frecuencia de emergencias (canal 1, radio de Aeris) 11. Coordina la evacuación de las instalaciones, si PMM lo indica 12. Dependiendo de la situación presentada, realiza la revisión final de pista o área afectada, antes del reinicio de las operaciones e informa sobre estado del área afectada a PMM y ATC (véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento). 13. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM 14. Estará atento a los requerimientos de las unidades que atenderán el asunto. 15. Provee recursos y apoyo a instituciones 16. Comunicar a aerolíneas si un pasajero tiene impedimento de salida 17. Procederá a coordinar el cierre del aeropuerto (según corresponda) 18. Coordinará con el Salón Diplomático para la comunicación con la Cancillería y entes diplomáticos, en caso de ser necesario. 19. Coordinará la atención de pasajeros liberados y familiares. 20. Asignará espacios físicos para la ubicación de recursos.

Institución	Acción a Tomar
	21. Provee interpretes en caso de requerirse 22. Movilizar la carreta de emergencias contiguo al ACV (si se requiere). 23. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 24. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.

Institución	Acción a Tomar
Puesto de mando reducido - PMM	1. Evalúa la situación y decide si declarar la alerta o no. 2. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 3. Es el responsable de tomar las decisiones hasta que se conforme el "Puesto de Operaciones". 4. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 5. Dispone el desplazamiento de la aeronave al punto Z[2] 6. Asigna personal de las autoridades en la Torre de control para que sirvan como enlace con la aeronave involucrada (si aplica) 7. Mientras no se haya conformado el PO: k. Analiza situación del evento y brinda las directrices a seguir l. Evalúa la información de la amenaza y la posibilidad de solicitar Notam de cierre de pista hasta que se cancela la alerta. m. Dispone el acordonamiento del área (si fuera posible). n. Evalúa la posibilidad de realizar el cierre del aeropuerto o. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, informa a OPS de Aeris p. Coordina rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia q. Coordina el aseguramiento y acordonamiento del área r. Asume las funciones del CCO hasta que esté conformado s. Solicita al CCO las necesidades para la atención de la emergencia t. En caso de explosión, evalúa el estado del área de movimiento y/o el área afectada, mediante inspección o por aspecto obvio para decidir el cierre del aeropuerto. u. Evalúa el estado de las instalaciones para decidir evacuación de las mismas. v. De ser necesario solicita la evacuación del edificio terminal o partes de éste, activando el Plan de evacuación de la terminal. w. De ser necesario dispone la evacuación de la aeronave (si fuera posible). x. En caso de haber personas fallecidas, coordinara con DP el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. y. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada 8. Una vez conformado el PO, desaparece y se integra a este. Remite al PO toda la información recopilada. 9. Ante la ausencia del CCO. coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero (esta función se realizará en coordinación con el consultor especialista en comunicación de Aeris).

[2] En caso de alerta 6, la ubicación del Punto Remoto "Z" queda a discreción y decisión de la DIS o del Puesto de Operaciones, si ya fue debidamente conformado.

Institución	Acción a Tomar
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Verifica recursos en la zona 3. Brinda todos los requerimientos y logística que necesite el PMM o PO 4. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero 5. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia 6. Una vez conformado el PO, pasa a ser un recurso de enlace con el PO, para las coordinaciones que este requiera.
DIS	1. Recibe información inicial del aparente acto de interferencia ilícita 2. Coordina el Puesto de Mando Reducido para evaluar si declara alerta o no la alerta. a. Si descarta la situación y no declara la alerta lo informa a los presentes. b. Si declara la alerta, informa a los presentes y a OPS de Aeris, para que este proceda con la cadena de notificación respectiva para la convocatoria al PMM 3. Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 5. En caso de que el Puesto de Operaciones se conforme, asigna un representante, donde en conjunto con OIJ conduce las operaciones inherentes a los casos específicos de acto terrorista o amenaza a instalaciones del Aeropuerto. 6. Dispone y dirige la búsqueda inicial de artefactos explosivos, mientras se conforma el Puesto de Operaciones, si aplicase. 7. Envía personal al centro de monitoreo para revisar las grabaciones del area de crisis 8. Coordina con la UEI el manejo de explosivos en caso de ser necesario. 9. Recopila y analiza información. 10. Entrevista personas en caso de ser necesario. La información es transmitida a las autoridades correspondientes. 11. Ante la ausencia del personal del OIJ asume el rol de negociadores 12. Dispone de planos e información del aeropuerto. 13. Declara la cancelación de la alerta e informa a Aeris, en caso de que no se conforme el Puesto de Operaciones.

Institución	Acción a Tomar
OIJ	1. Recibe la declaración de la alerta 2. Aplica su Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores. 3. Alerta al personal y envía representante al PMM, al CCO y al PO; además del número correspondiente de Agentes y especialistas. 4. Conforma el Puesto de Operaciones en el lugar que el OIJ designe 5. Envía unidades necesarias y las ubica en el Área de Recursos 6. Se encarga de las labores de negociación (Unidad de Negociadores del OIJ) 7. En caso de que el Puesto de Operaciones se conforme, asigna un representante, donde en conjunto con DIS conduce las operaciones inherentes a los casos específicos de acto terrorista o amenaza de secuestro de aeronave o amenaza a aeronaves. 8. Además, coordinará para que se habilite el área de morgue para la colocación de los fallecidos (si aplica). 9. Solicitará la ayuda al personal de DP para la custodia del área de morgue
Comité de Crisis	1. Coordinación general del evento 2. Evalúa la situación 3. Coordina las acciones con el Puesto de Operaciones que atiende el área de crisis. 4. Mantiene informado a las instituciones superiores correspondientes 5. Toma las decisiones necesarias, de acuerdo con lo que aconseje el conocimiento técnico y circunstancias imperantes del momento para poner fin al evento.
Puesto de Operaciones	1. Al establecerse, el Aeropuerto queda bajo su mando. Esto se comunica por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) al PMM y al CCO (si este último ya fue conformado) 2. Dirige todas las acciones operacionales para la atención, manejo y resolución de la crisis. 3. Realiza el proceso de negociación. 4. Realiza los análisis requeridos sobre la situación presentada. 5. Anticipa el curso de los eventos con el fin de establecer posibles rutas de acción. 6. Toma acciones para asegurar y aislar los perímetros correspondientes al sitio del evento crítico. 7. Gestiona para que las aeronaves reciban todo el apoyo para aterriza (si aplica), además el apoyo para dirigirse a un área aislada. 8. Procurar por todos los medios posible que las aeronaves involucradas no despeguen (si están en tierra), a no ser que se ponga en peligro la vida de los ocupantes. 9. Mantiene comunicación fluida con el Comité de Crisis. 10. Ordena acciones con la aprobación del Comité de Crisis, salvo que la precipitación de los hechos obligue a tomar decisiones inmediatas. 11. Toma las decisiones necesarias para asegurar y aislar los perímetros correspondientes en el sitio.

Institución	Acción a Tomar
Jefe Táctico Operativo	1. Solicita aval del Comité de Crisis cuando la trascendencia de las acciones y decisiones a tomar así corresponda. 2. Dirigir y supervisar el manejo táctico operativo 3. Toma decisiones colegiadas con los integrantes del Puesto de Operaciones. 4. Establece la estrategia del Puesto de Operaciones o Puesto de Mando. 5. Girar órdenes y tomar decisiones para la atención y resolución del evento crítico. 6. Procurar obtener una solución negociada del evento. 7. Salvaguardar de conformidad con sus posibilidades la integridad física de las personas e instituciones involucradas. 8. Coordinar los recursos necesarios para el Puesto de Operaciones 9. Romper las negociaciones por razones de necesidad, urgencia y que técnicamente amerite la negociación de la Unidad Táctica u otra medida extraordinaria
DGAC	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a al Aeris sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: z. Tipo de aeronave a. Situación presentada b. Lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. El personal de AVSEC se integra al Puesto de Mando Reducido. 3. Recibe declaración de la alerta 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 5. Asigna un representante de AVSEC al PMM y CCO, si éste se convoca. 6. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a su personal, al representante del CATEA y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al PMM si se requiere, y al CCO.

Institución	Acción a Tomar
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta por parte del PMM 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que están establecidos ante una emergencia de esta índole. 4. El personal destacado permanentemente en la terminal del Aeropuerto, hasta que sea relevado o sea cancela la alerta, se desplazará al área de ilesos una vez que ésta haya sido establecida. En caso de evacuación, colabora en este proceso 5. Se envíen unidades al aeropuerto, éstas se ubicarán en el área de recursos. 6. Coordina la instalación del ACV 2, la zona de espera y de transporte; además solicitara las respectivas banderas de identificación de cada área, en caso de ser necesario. 7. Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas. 8. Coordina los requerimientos médicos necesarios 9. Asigna un representante al PMM y CCO.

DP (MSP)	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a OPS de Aeris sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Tipo de aeronave b. Situación presentada c. Lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Se integra al puesto de Mando Reducido, cuando Aeris le notifica. 3. Recibe declaración de alerta, en el sitio (Puesto de Mando Reducido) 4. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 5. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela o solicita a éstas estar en alerta en caso de que se requiera el desplazamiento. 6. Activa protocolo interno. 7. Refuerza seguridad en perímetro del aeropuerto. 8. Asigna un representante al PMM y CCO, si éste se convoca 9. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 10. Envía unidades y personal de apoyo, según protocolo interno al área de recursos 11. Realiza perímetro de seguridad alrededor del área del incidente preventivos y según instrucción de la DIS, del PMM o el PO (según el nivel de avance en la conformación de los últimos entes). 12. En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. 13. Identifica los equipajes desatendidos (si aplica) 14. Indaga al personal que este alrededor del sitio del evento. 15. Realiza las notificaciones y comunicaciones correspondiente según el “Protocolo de Actuación Alerta 6”. 16. Realiza funciones de evacuación. 17. Al atender un evento con un equipaje desatendido, realiza llamados para intentar identificar al propietario del equipaje. 18. Al identificar un propietario de un equipaje desatendido coordina su apertura en caso de no haber sospecha o alerta. 19. Realiza búsquedas de objetos sospechosos. 20. Asegura de que ninguna persona permanezca a la vista del perímetro, por debajo o detrás o cerca de paredes o techos de vidrio o frágiles. 21. Prever un lugar en el que pueda aislarse el paquete sospechoso para el caso de que el técnico en explosivos decida desplazarlo y los corredores de paso por donde debe conducirse (solamente el técnico en explosivos podrá realizar este último procedimiento).

Institución	Acción a Tomar
	22. Establecer y controlar puntos de entrada-salida del área de la crisis, al igual como los corredores de paso. 23. Provee seguridad al CCO y Puesto de Operaciones. 24. Colaborar con aperturas de los portones del perímetro. 25. Colaborar en los procesos de desabordajes de aeronaves involucradas. 26. Supervisa el traslado de las aeronaves involucradas al área definida. 27. Verificará vehículos desatendidos que estén involucrados o se tenga sospecha. 28. Realiza la inspección de los equipajes desatendidos con maquia de rayos X (si aplica) 29. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta por parte del PMM 2. Informa a su personal del aeropuerto y bases cercanas, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el PMM o Puesto de Operaciones. Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este Plan. 7. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del CCO
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Confirma a través de la REM la disponibilidad y capacidad de los hospitales cercanos y la activación de sus planes internos para casos de emergencia masivas. 4. Coordinará requerimientos médicos, de ser necesario. 5. Representante se integra al CCO, si se considera necesario.
Unidad Especial de Intervención	1. Detectar explosivos y desactivarlos 2. Realiza operativos de alto riesgo contra terrorismo
Unidades tácticas (UEI, UEA, SPII)	1. Se subordinarán al Puesto de Operaciones y al comité de Crisis, de acuerdo a lo establecido en el protocolo de Manejo de Crisis Mayores. 2. Recibe declaración y cancelación de la alerta de la CNE. 3. Informa y alerta a su personal en el área del aeropuerto.

Institución	Acción a Tomar
K-9 (MSP)	1. Una vez alertados de la situación se presentan al lugar del evento. 2. Realizarán los chequeos respectivos con el perro a los objetos, vehículos o equipajes sospechosos, de acuerdo con sus propios protocolos. 3. Coordina con el resto de las autoridades los pasos a seguir posterior a la inspección de los caninos según el resultado. 4. En caso de una amenaza de bomba en una aeronave, realiza una inspección en la parte externa de la aeronave antes de movilizarla.
Operadores aéreos	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a OPS de Aeris sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Tipo de aeronave b. Situación presentada c. Lugar del evento (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 5. Estarán a disposición de las autoridades para brindar la información o la colaboración que sea requerida. 6. Asignar responsables para los movimientos de las aeronaves (si aplica) 7. Proporcionar un ingeniero mecánico con el propósito de que brinde la información a los técnicos en explosivos, de ser requerida. 8. Activar sus protocolos de atención de pasajeros y familiares.

Nota aclaratoria: En caso de activación de la alerta 6, el PMM y el CCO definirán la ubicación de las diferentes áreas para la atención de la emergencia según las condiciones de la escena y las necesidades que se requieran. Si se conforma el PO, este es el ente encargado de la emergencia, el PMM desaparece y se integra al PO, por lo cual realizara cualquier directriz que emita éste. El PO realiza su activación del Protocolo para el Manejo de Crisis en Casos Mayores.

7.11 Alerta 7 – Accidente por mercancías peligrosas

Este protocolo aplica para accidentes causados por mercancías peligrosas:

a. Accidentes en Aeronaves que involucre sustancias peligrosas excepto material biológico y radioactivo.
b. Accidentes en las instalaciones del Aeropuerto que involucre riesgo químico por sustancias peligrosas.

c. Accidentes o incendios en las instalaciones del Aeropuerto o aeronaves que involucre riesgo Biológico.
d. Accidentes o incendios en las instalaciones del Aeropuerto o aeronaves que involucre riesgo Radioactivo.
e. Derrames de hidrocarburos en aeronaves, equipos de servicio en tierra de aeronaves o equipos del aeropuerto.

7.11.1 Cadena de Notificación

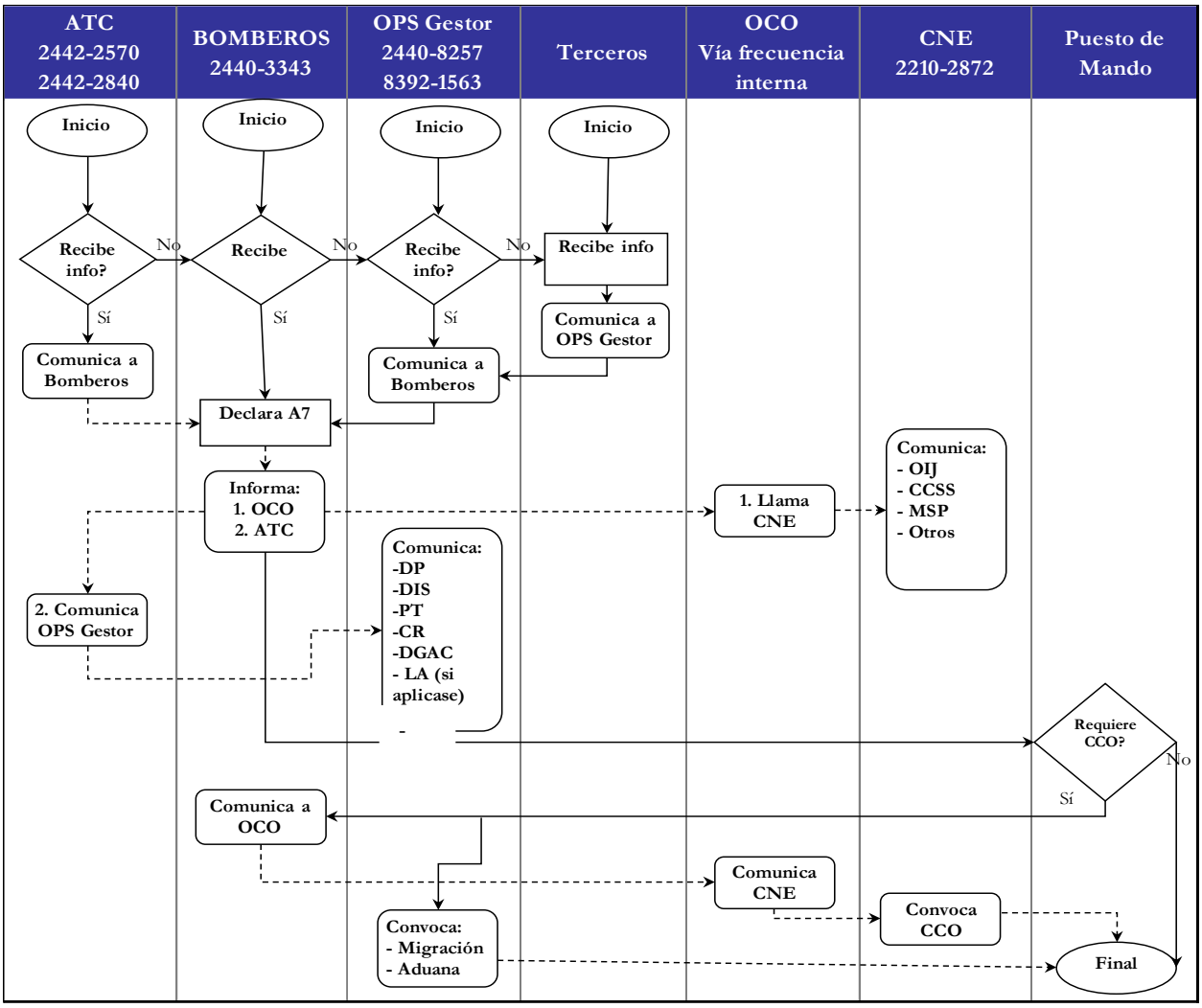
La declaración de la alerta 7, será realizada por Bomberos, una vez que reciba la información del problema y la analice. La información puede provenir de varias fuentes: ATC, Bomberos, Operaciones de Aeris u otra fuente (terceros, como por ejemplo un Operador Aéreo o quien reciba la información inicial de la emergencia, etc.). Si es un tercero, el primero en recibir la información de la emergencia, debe contactarse con OPS de Aeris para que este active la cadena de notificación (Figura 15). Es Bomberos, quien tiene la responsabilidad de recibir la información y de requerirse, proceder a declarar la alerta.

Para estos casos, Bomberos del aeropuerto podrá recibir el apoyo de la Unidad de soporte para materiales peligrosos de San José. En estas emergencias se involucra al Ministerio de Salud por medio de sus departamentos de Sustancias Tóxicas y de Control Ambiental.

Por otro lado, en el punto 7.11.2 se detalla cómo es aplicado el procedimiento por cada entidad y según lo descrito es la figura 15.

Esta cadena de comunicación se realizará según lo descrito en el apartado 7.1, siguiendo la secuencia definida en este apartado.

Figura 15. Cadena de Notificación Alerta 7



7.11.2 Procedimientos

En cuanto a los protocolos para la atención de la emergencia, se diferencian los casos de accidente en aeronaves y accidente en instalaciones u otras áreas del aeropuerto. Se presentan los protocolos para ambas situaciones en las siguientes tablas.

Tabla 8. Responsabilidades por institución – Alerta 7 – Accidentes en aeronaves

Institución	Acción a Tomar
ATC	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: d. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen e. Situación presentada f. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte de Bomberos y aportada información adicional de la situación. 3. Informa a OPS de Aeris sobre declaración o cambio de nivel de alerta por parte de Bomberos. 4. En caso de ser solicita por bomberos o el PMM, paraliza movimiento de aeronaves en tierra y coordina con otras dependencias, el desvió de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se tramita el Notam de cierre de pista. 5. Debe comunicar a OPS Aeris el desvió de aeronaves a sus aeropuertos alternos 6. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 7. Se mantendrá permanentemente informados sobre evolución del evento. 8. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 9. Si el edificio está afectado o la vida humana está en riesgo, por la situación presentada, toma las medidas de regulación del tránsito aéreo pertinentes y coordina la evacuación del área de trabajo.

Institución	Acción a Tomar
Bomberos	1. Recibe información del evento y declara la alerta. 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC indicando: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario 3. Informa al ATC, OPS de Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 4. Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 5. Acude de inmediato al lugar del accidente y actúa según sus procedimientos de Salvamento y Extinción. 6. Solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta, de acuerdo a la situación presentada. 7. Desplaza el equipo adicional al sector de recursos para Bomberos, según la emergencia. 8. Aplica protocolo interno. 9. Realiza la atención de la aeronave, para descartar cualquier eventualidad. Para ellos ubica unidades en puntos estratégicos del área de maniobras o zona del evento 10. Establece donde se colocará el ACV 1 y el área de descontaminación 11. Coordina descontaminación de pacientes. 12. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 13. Declara área del incidente segura 14. Cancela alerta (en caso de que no se haya conformado el PMM) y lo notifica al ATC.
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta. 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.

OPS de Aeris	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Información del vuelo: compañía, matricula, tipo de aeronave y origen b. Situación presentada c. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte del SEI. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Realiza la cadena de notificación por las vías establecidas. 5. En el caso de convocarse al CCO, gestiona la comunicación con los miembros y facilita conformación del mismo. Convoca a Aduanas y Migración. 6. Se integra al PMM. 7. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área. 8. En el caso que el PMM o ATC disponga, solicita NOTAM para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y CAA. Aplica también para la disminución de categoría en SEI 9. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque. 10. Coordina con la Seguridad AVSEC para el ingreso de equipos de emergencia en los puestos de seguridad (según aplique). 11. Después de controlada la emergencia, realiza inspección de pista, calles de rodaje y el área cercana al incidente, para realizar una evaluación preliminar de la situación. Lo informa al PMM. 12. Procede a organizar el procedimiento de ingreso y salida de vehículos a solicitud de PMM. Para ello Policía Aeroportuaria habilitarán los portones de salida de emergencia. 13. Si el PMM solicita conformar el CCO, en el momento de arribo del director del Aeropuerto o su suplencia, se considera establecido el CCO y el Aeropuerto queda bajo su mando. Esto se comunica por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) al PMM. 14. Coordina remoción de aeronave, si fuera necesario. 15. Realiza la revisión del área afectada, antes del reinicio de las operaciones e informa sobre estado del área afectada a PMM y ATC (véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento). 16. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM. 17. Movilizar la carreta de emergencias contiguo al ACV. 18. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2. 19. Notificar a los diferentes Departamentos internos de Aeris para la activación de protocolos internos de manejo de crisis.

Institución	Acción a Tomar
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. De ser necesario, dispone el desplazamiento de la aeronave al Punto remoto Z[3]. 3. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 4. Analiza situación del incidente y brinda las directrices operativas a seguir 5. Determina el lugar para establecer las diferentes áreas y zonas para la atención de la emergencia 5. De ser necesario solicita la evacuación del edificio terminal, activando los protocolos de evacuación del aeropuerto 6. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 7. Coordina rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia. 8. Coordinar el aseguramiento y acordonamiento del área. 9. Coordina con Bomberos la descontaminación de pacientes. 10. Coordina las rutas de ingreso y egreso de las unidades de Socorros 11. Determina si requiere o no convocar el CCO 12. Solicita al CCO las necesidades requeridas para la atención de la emergencia 13. Asume funciones del CCO hasta que esté conformado 14. Solicita emisión de NOTAM para disminución de categoría en SEI (si aplica) o cierre de pista. 15. En caso de haber personas fallecidas, coordinará con DP el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. 16. Coordinara las tareas necesarias para que la remoción de la aeronave inutilizada se lleve a cabo de manera segura y expedita. 17. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada 18. Declara control y cancelación de la emergencia e informa indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris). 19. Ante la ausencia del CCO. coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero (esta función se realizará en coordinación con el consultor especialista en comunicación de Aeris).
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 3. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia 4. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero (esta función se realizará en coordinación con el consultor especialista en comunicación de Aeris).

[3] En caso de alerta 7, la ubicación del Punto Remoto Z queda a discreción y decisión de Bomberos.

Institución	Acción a Tomar
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Activa protocolo interno 4. Asigna un representante de OPS al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque.
AIA	1. Si se requiere, asigna al PMM para coordinar las acciones de la recolección de datos e indicios en el área del accidente/incidente 2. En caso de que aplique, libera la escena del accidente/ incidente para iniciar la remoción de la aeronave.
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de alerta 2. Comunica a su personal, al representante de CATEA y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al PMM si se requiere, y al CCO en el caso de que se convoque.
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que está establecidos ante una emergencia de esta índole 4. El personal destacado permanentemente en la terminal de Aeropuerto se desplazará a la sala de ilesos, hasta que sea relevado o sea cancela la alerta. 5. Se envíen unidades al aeropuerto, éstas se ubicarán en el área de recursos. 6. Coordina la instalación del ACV 2, la zona de espera y de transporte; además solicitara las respectivas banderas de identificación de cada área. 7. Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas. 8. Coordina los requerimientos médicos necesarios 9. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 10. Coordina con el PMM, los procedimientos de descontaminación de pacientes.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta

Institución	Acción a Tomar
	3. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela o pide a éstas estar en alerta, de acuerdo con la situación presentada. 4. Activa protocolo interno. 5. Refuerza seguridad en perímetro del aeropuerto. 6. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 7. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica) 8. Envía unidades y personal de apoyo, según protocolo interno al área de recursos 9. Realiza perímetro de seguridad alrededor de la aeronave, según instrucción de Bomberos o del PMM. 10. En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena.
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto y bases cercanas, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el PMM. Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este Plan.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al CCO, si se considera necesario.
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Se mantiene alerta y activa protocolo interno. 3. Asigna un representante al PMM y al CCO si se considera necesario 4. En caso de existir personas fallecidas en el accidente, inicia la recolección de datos e indicios, una vez que Bomberos declare el área segura. 5. Realizara las gestiones necesarias para coordinar el levantamiento de los cuerpos. Libera la escena del accidente, para que la DGAC inicie las respectivas investigaciones en el área.

Institución	Acción a Tomar
	6. Además, coordinará para que se habilite el área de morgue para la colocación de los fallecidos (si aplica). 7. Solicitará la ayuda al personal de DP para la custodia del área de morgue (si aplica)
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta. 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque. 4. Activa su protocolo interno.
Línea Aérea	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al OPS de Aeris indicando: a. Situación presentada b. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario 3. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 4. Brinda toda la información necesaria al PMM y al CCO 5. Activa su protocolo interno y su plan de atención familiar, si aplicara. 6. Asigna personal para realizar atención de los pasajeros ilesos que son trasladados a la sala de abordaje 17 y 18. Deben de llevar un control por escrito de los pasajeros que son ingresados al área, y mantenerlos en el lugar hasta que el PMM lo indique. 7. Asigna personal para el Salón diplomático para la atención de la tripulación. 8. Activa el plan de remoción de aeronaves inutilizadas, en caso de que aplique. 9. Asigna personal para dar la información a los familiares de pasajeros (Terminal Doméstica), respecto del hotel donde se establecerá el centro de atención a familiares (Área de reconciliación) por parte de la línea aérea (según aplique). 10. Establecer un centro de atención a familiares (Área de reconciliación) en un hotel cerca del aeropuerto, esto según la magnitud de la emergencia.
Ministerio de Salud Departamento de Sustancias Tóxicas y el de Control Ambiental	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al PMM, y al CCO, si se considera necesario. 6. En nivel de riego leve, se mantienen alerta los Departamentos de Sustancias Tóxicas y el de Control Ambiental. 7. Cuando se declare el nivel de riesgo moderado, desplaza personal al CCO, según la condición de alerta establecida.

Institución	Acción a Tomar
	a Desplaza personal de sustancias químicas o salud ocupacional. b Desplaza personal de radiaciones ionizantes. c Coordina con CNE el desplazamiento de microbiólogos al CCO. 8. Define sobre la disposición final de los desechos.

Tabla 9. Responsabilidades por institución – Alerta 7 – Accidentes en Instalaciones fijas u otras áreas del aeropuerto

Institución	Acción a Tomar
ATC	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Situación presentada b. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte de Bomberos y aportada información adicional de la situación. 3. Informa a OPS de Aeris sobre declaración o cambio de nivel de alerta por parte de Bomberos. 4. En caso de ser solicita por bomberos o el PMM, paraliza movimiento de aeronaves en tierra y coordina con otras dependencias, el desvió de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se tramita el Notam de cierre de pista. 5. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 6. Se mantendrá permanentemente informados sobre evolución del evento. 7. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 9. Si el edificio está afectado o la vida humana está en riesgo, por la situación presentada toma las medidas de regulación del tránsito aéreo pertinentes y coordina la evacuación del área de trabajo.

Institución	Acción a Tomar
Bomberos	1. Recibe información del evento y declara la alerta. 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC indicando: a. Situación presentada b. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario 3. Informa al ATC, OPS de Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta (cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma). 4. Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 5. Acude de inmediato al lugar del accidente, evalúa la situación y actúa según sus procedimientos de Salvamento y Extinción. 6. Solicita asistencia de unidades de apoyo, de otras estaciones de Bomberos o pide a éstas estar en alerta, de acuerdo con la situación presentada. 7. Desplaza el equipo adicional al sector de recursos para Bomberos, según la emergencia. 8. Aplica protocolo interno. 9. Realiza la atención del área afectada, para descartar cualquier eventualidad. Para ellos ubica unidades en puntos estratégicos del área de maniobras o zona del evento 10. Establece donde se colocará el ACV 1 y área de descontaminación 11. Coordina descontaminación de pacientes. 12. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 13. Declara área del incidente segura 14. Cancela alerta (en caso de que no se haya conformado el PMM) y lo notifica al ATC.
OCO	1. Recibe declaración y cancelación de alerta. 2. Informa a CNE sobre la alerta declarada y del desarrollo de ésta.

Institución	Acción a Tomar
OPS de Aeris	1. Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente: a. Situación presentada b. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. 2. Recibe declaración de alerta por parte del ATC. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 4. Informa a Cruz Roja, Policía Aeroportuaria, DIS, Tránsito, líneas aéreas afectadas y DGAC. Realiza la notificación al 911 e inicia la cadena de notificación. 5. En el caso de convocarse al CCO, gestiona la comunicación con los miembros y facilita conformación del mismo. Convoca a Aduanas y Migración. 6. Se integra al PMM. 7. Proporciona Kit básico con implementos para el PMM y banderas de identificación de cada área. 8. En el caso que el PMM o ATC disponga, el trámite de NOTAM para el respectivo cierre de pista, éste se encargara de realizar el NOTAM y CAA. Aplica también para la disminución de categoría en SEI 9. Después de controlada la emergencia, realiza inspección del área cercana al incidente, para realizar una evaluación preliminar de la situación. Lo informa al PMM. 10. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque. 11. En caso de que se requiera, procede a organizar el procedimiento de ingreso y salida de vehículos a solicitud de PMM. Para ello Policía Aeroportuaria habilitarán los portones de emergencia. 12. Si el PMM solicita conformar el CCO, en el momento de arribo del director del Aeropuerto o su suplencia, se considera establecido el CCO y el mando de la situación queda bajo su control. Esto se comunica por la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) al PMM. 13. Realizar revisión de final de pista y área afectada, antes del reinicio de las operaciones e informa sobre estado del área afectada a PMM y ATC (véase el apartado 8.1, del capítulo 8 de este documento). 14. Recibe cambio en el tipo de alerta o cancelación de la misma por parte del PMM. 15. Movilizar la carreta de emergencias contiguo al ACV. 16. Realiza la comunicación a los medios de prensa, según lo definido en el apartado 5.4.3.2.
Puesto de Mando	1. Al conformarse el PMM, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Determina el lugar donde se ubicará el PMM 3. Analiza situación del incidente y brinda las directrices a seguir

Institución	Acción a Tomar
	4. Determina el lugar para establecer las diferentes áreas y zonas para la atención de la emergencia 5. Decide sobre cambio o cancelación de alerta, informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 6. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero, si no se convoca al CCO. 7. Coordina las rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia. 8. Coordinar el aseguramiento y acordonamiento del área. 9. Verifica recursos en la zona, si no se convoca al CCO. 10. Coordina las rutas de ingreso y egreso de las unidades de Socorros 11. Determina si requiere o no convocar el CCO 12. Asume funciones del CCO hasta que esté conformado 13. Solicita al CCO las necesidades requeridas para la atención de la emergencia 14. Solicita emisión de NOTAM para disminución de categoría en SEI (si aplica) o cierre de pista. 15. Evalúa estado de las instalaciones afectadas para decidir, si se requiere la evacuación de las mismas. 16. De ser necesario solicita la Evacuación del Aeropuerto activando los Protocolos de Evacuación del Aeropuerto 17. En caso de haber personas fallecidas, coordinará con DP el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena. 18. Valora operatividad del aeropuerto o área afectada 19. Declara control y cancelación de la emergencia e informa por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris).
CCO	1. Al conformarse el CCO, se indica por medio de la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) 2. Brinda todos los requerimientos que necesite el PMM 3. Coordina comunicación con la prensa, mediante la asignación de un vocero 4. Verifica que todos los procesos de atención de la emergencia se lleven a cabo como lo establece el presente plan de emergencia
DGAC	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Si hubiese una evacuación de la terminal, colaboran en los procesos de evacuación 4. Asigna un representante de OPS al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque, si es necesario
CNE	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Dependiendo de la complejidad de la situación, comunica a su personal y a instituciones de respuesta: Cruz Roja, CCSS, Red de Emergencias Médicas, Policía

Institución	Acción a Tomar
	de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Facilita la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia. 4. Asigna un representante al CCO en el caso de que se convoque
Cruz Roja	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Transmite la información a la Dirección de Socorro y Operaciones, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases. Dependiendo de la magnitud de la emergencia, se habilitarán los anillos de respuesta de emergencias, que está establecidos ante una emergencia de esta índole. 4. El personal destacado permanentemente en la terminal del Aeropuerto, hasta que sea relevado o sea cancela la alerta, se desplazará al área de ilesos una vez que ésta haya sido establecida. 5. Se envíen unidades al aeropuerto, éstas se ubicarán en el área de recursos. 6. Coordina la instalación del ACV 2, la zona de espera y de transporte; además solicitara las respectivas banderas de identificación de cada área. 7. Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas. 8. Coordina los requerimientos médicos necesarios 9. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 10. Coordina con el PMM, los procedimientos de descontaminación de pacientes.
MSP	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 3. Informa a su personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela o pide a éstas estar en alerta, de acuerdo a la situación presentada 4. Activa protocolo interno. 5. Refuerza seguridad en perímetro del aeropuerto. 6. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque 7. Coordina seguridad en los ingresos y salidas de emergencia del AIJS. Se encargará de realizar las aperturas de las salidas de emergencias (si aplica). 8. Envía Unidades y personal de apoyo, según protocolo interno al área de recursos 9. Realiza perímetro de seguridad alrededor de la aeronave, según instrucción de Bomberos o del PMM. 11. En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena.

Institución	Acción a Tomar
Dirección General de Tránsito	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Informa a su personal del aeropuerto y bases cercanas, sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. 3. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta 4. Asigna un representante al PMM, y al CCO en el caso de que se convoque. 5. Activa protocolo interno. 6. Toma las medidas para regular el tránsito y cerrar vías cuando lo disponga el PMM. Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este Plan.
CCSS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al CCO, si se considera necesario.
OIJ	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. Se mantiene alerta y activa protocolo interno. 3. En caso de existir personas fallecidas en el accidente, inicia la recolección de datos e indicios, una vez que Bomberos declare el área segura. 4. Asigna un representante al PMM y al CCO si se considera necesario 5. Realizara las gestiones necesarias para coordinar el levantamiento de los cuerpos 6. Además, coordinará para que se habilite el área de morgue para la colocación de los fallecidos (si aplica). 7. Solicitará la ayuda al personal de DP para la custodia del área de morgue (si aplica) 8. Libera la escena del evento, para que se inicien las respectivas investigaciones en el área.
DIS	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta. 2. Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio de Aeris) hasta que finalice la alerta. 3. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque. 4. Activa su protocolo interno.
Compañía, empresa o entidad afectada	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al OPS de Aeris indicando: a. Situación presentada b. Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario

Institución	Acción a Tomar
	3. Asigna un representante al PMM y al CCO en el caso de que se convoque 4. Brinda toda la información necesaria al PMM y al CCO 5. Activa su protocolo interno y su plan de atención familiar, si aplicará.
Ministerio de Salud Departamento de Sustancias Tóxicas y el de Control Ambiental	1. Recibe declaración y cancelación de la alerta 2. El médico de Guardia se mantiene alerta y preparado para trasladarse al aeropuerto si es requerido por la Cruz Roja. 3. Activa mediante REM los planes de atención de emergencias masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta. 4. Coordinará requerimientos médicos. 5. Un representante se integra al PMM, y al CCO, si se considera necesario. 6. En nivel de riego leve, se mantienen alerta los Departamentos de Sustancias Tóxicas y el de Control Ambiental. 7. Cuando se declare el nivel de riesgo moderado, desplaza personal al CCO, según la condición de alerta establecida. a. Desplaza personal de sustancias químicas o salud ocupacional. b. Desplaza personal de radiaciones ionizantes. c. Coordina con CNE el desplazamiento de microbiólogos al CCO. 8. Define sobre la disposición final de los desechos.

Nota aclaratoria: En caso de activación de la alerta 7 ya sea accidente en aeronaves o accidente en instalaciones u otras áreas del aeropuerto en la terminal de pasajeros, el PMM y el CCO definirán la ubicación de las diferentes áreas para la atención de la emergencia según las condiciones de la escena y las necesidades que se requieran.

8 Procedimientos después de la emergencia

Luego de que la emergencia ha sido controlada y las acciones de registro, traslado y el levantamiento de los cuerpos de las víctimas ha finalizado, se procede con una serie de procedimientos para asegurar el área afectada y normalizar las operaciones que se vieron afectadas dentro del aeropuerto. Además, se procede con el análisis del incidente, capacidad de respuesta y demás aspectos que se utilizarían como base para la revisión del Plan de Emergencia, su modificación y mejoramiento.

Tabla 10. Detalle de procedimientos después de la emergencia

Procedimiento	Responsable	Objetivo	Fecha de realización
Inspección de área de emergencia	PMM / OPS Gestor	• Evaluar la seguridad del área afectada • Definir necesidades antes de regresar a operación normal	Inmediatamente después de la finalización de la emergencia
Remoción de aeronaves inutilizadas	OPS Gestor y Operador de la aeronave	• Trasladar la aeronave accidentada y sus partes • Limpiar área de accidente	Inmediatamente después de que las autoridades lo permitan
Análisis post – incidente (API)	Comité de Emergencia	• Analizar capacidad de respuesta de instituciones • Detectar deficiencias en protocolos • Determinar acciones de mejora al Plan de Emergencia a nivel global e instituciones	Dentro de los primeros 15 días después del accidente/incidente, para iniciar con el análisis de los procedimientos de atención
Realización de mejoras al Plan de Emergencia	OPS Gestor	• Realizar las modificaciones y mejoras determinadas en el API	Después de emitido el informe del API
Realización de simulacros	OPS Gestor	• Aplicar las modificaciones y mejoras del Plan de Emergencias • Evaluar la efectividad de las mejoras implementadas	Ejercicio real: cada dos años Ejercicio parcial: cada año, durante el año que no se realice el ejercicio real Ejercicio de mesa: cada 6 meses

8.1 Inspección del área de la emergencia

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

El Puesto de Mando Móvil determina el momento en que la emergencia está controlada y da el visto bueno al personal de Operaciones de Aeris para que coordine la inspección del lugar del accidente. El personal de Operaciones de Aeris comunica a ATC los resultados de la inspección para permitir de nuevo, la operación normal del aeropuerto (esto en el caso de que la pista haya sido cerrada mediante un Notam). El cierre de áreas podrá ser parcial en caso de que se requiera dejar un sector del aeropuerto cerrado temporalmente, pero seguir operando otros sectores, esto será coordinado con el PMM.

En caso de ser necesario Operaciones podrá pedir apoyo técnico a otros departamentos de Aeris u otra institución especializada (ejemplo: Departamento de Ingeniería de Bomberos)

El PMM coordina con el CCO las acciones necesarias para el restablecimiento de la operación normal del aeropuerto.

a. Si el campo aéreo es declarado operable – ya sea de forma parcial – por parte de OPS de Aeris, el PMM lo notificará a ATC, antes de levantar la alerta, esto con el fin de verificar las acciones a considerar para habilitar en su totalidad la operatividad del área afectada. Además, OPS de Aeris debe realizar la debida publicación del NOTAM y CAA sobre la habilitación parcial, comunicando a todos los operadores del aeropuerto, cuáles son las restricciones de operación y los procedimientos que seguir.
b. Si el campo aéreo se declara operable por parte de OPS de Aeris, el PMM notificará a ATC la cancelación de la alerta, para reanudar las operaciones en el aeropuerto.

8.1.1 Limpieza, almacenamiento, disposición y tratamiento de materiales peligrosos u otros, productos del incidente / accidente

El operador aéreo y/o la empresa de GH que está fungiendo como operador aéreo o el ente propietario del equipo y/o instalación involucrada en la emergencia, será el responsable directo de:

a. Proveer el material y personal necesario para la contención y limpieza del área afectada en caso de que haya derrame.
b. Almacenar temporalmente los residuos generados producto de cualquier derrame y disponer de manera adecuada, dándoles un tratamiento de residuos con una empresa especializada en el tema.
c. Recolectar cualquier desecho generado por la emergencia, en caso de piezas de aeronave debe coordinar con AIA el tratamiento respectivo y su respectiva custodia con la Policia Aeroportuaria según aplique.

Operaciones de Aeris podrá solicitar copia, de los documentos que garanticen que se realizó la adecuada disposición de los desechos, según se indicó en el punto “b” anterior.

Nota aclaratoria: Cabe destacar, que en los casos que se declare alerta 7, queda sujeto a la disposición de Bomberos o PMM, la utilización del personal del operador aéreo o GH, tomando en cuenta el desarrollo de la emergencia. Además, se debe tomar en consideración el AIC vigente sobre el ¨Procedimiento para atención de derrames de combustible/aceite en el AIJS¨. OPS de Aeris cuenta con un kit para la atención de derrames de hidrocarburos, el mismo está equipado para poder ser utilizado durante estos eventos.

8.1.2 Área para la ubicación de paquetes o mercancías peligrosas con derrames

En caso de que el PMM lo disponga, existen dos áreas para la ubicación temporal de empaques o contenedores con derrames, dentro del CTRM (una en la bodega de importación y otra en la de exportación). El personal de Bomberos será quien determine cuál de las dos áreas se utilizará y las medidas de precaución que se deberán de considerar.

8.2 Remoción de Aeronaves Inutilizadas[1]

Se entiende como “Aeronave inutilizada” a 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. En el caso que la aeronave

[1] Manual de servicio de aeropuertos, Documento 9137-AN/898 parte 5 de la OACI: “Traslado de las aeronaves inutilizadas”

no haya sufrido daños considerables, se aplicará la carta de entendimiento entre OPS Aeris y la DGAC, que se adjunta en el Apéndice 7.

8.2.1 Responsables

El Operador/dueño de la aeronave o la empresa de servicio en tierra, en coordinación con Operaciones de Aeris y la AIA, cuando corresponda, será el responsable por la pronta remoción de una aeronave accidentada o en condición de mantenimiento, que afecta la seguridad operacional o que interfiere con el tráfico normal de la pista, calles de rodaje o plataformas.

Si el operador/dueño de la aeronave o la empresa de servicio en tierra, no cumplen con la disposición anterior, Operaciones de Aeris podrá actuar con la remoción de la aeronave o sus partes a su discreción, siendo el riesgo y el gasto total de la remoción asumidos por el dueño de la aeronave, el operador o la empresa de servicio en tierra, sin responsabilidad de ninguna naturaleza para Aeris. Para la activación de este protocolo, el Operador Aéreo, GH y/o propietarios de la aeronave debe manifestar a través de un escrito la liberación de responsabilidad a Aeris por cualquier daño que le ocurra a la aeronave durante su traslado, así como a la infraestructura del aeropuerto y se coordinará la permanencia de la aeronave en el aeropuerto. En el Apéndice # 14 se dispone de un formulario para este fin.

En el Apéndice # 5 se detallan los contactos que poseen equipo capaz de realizar la movilización de una aeronave accidentada.

Corresponde al operador, dueño de la aeronave o la empresa de servicio en tierra hacer entrega a Operaciones de Aeris sobre el plan de movilización de aeronaves con el que cuenta, y cualquier actualización y modificación del mismo.

8.2.2 Procedimiento

Una vez controlada la emergencia y retiradas las víctimas del área de la emergencia, el PMM dispondrá un perímetro de seguridad más cercano alrededor de la aeronave, solicitando para esto la intervención de la Policía Aeroportuaria. En cualquier caso, el personal de Operaciones de Aeris velará porque la aeronave y/o las piezas de la misma consideradas como evidencia a usar en los diferentes tipos de investigación, no sean

retiradas o alteradas, de acuerdo con lo requerido por la AIA, el OIJ, o la DIS, coordinando las acciones de seguridad que correspondan con Policía Aeroportuaria.

Aeris deberá disponer el retiro de la(s) aeronave(s) siniestrada(s) o inutilizada(s) en coordinación con el personal designado del Operador aéreo, dueño de la aeronave o la empresa de servicio en tierra, una vez que la AIA, el OIJ o la DIS haya liberado la misma. **La AIA, el OIJ o la DIS (según aplique) realizan la liberación de la aeronave cuando considera que todas las inspecciones que deben realizarse en el sitio hayan sido finalizadas.**

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

A solicitud del PMM, OPS de Aeris notificará estos datos al ATC y los Servicios de Información Aeronáutica, mediante la solicitud de emisión de NOTAM, a fin de que los pilotos puedan evaluar su despegue o aterrizaje, evitando los obstáculos constituidos por los restos que permanezcan sobre ellas o sus inmediaciones. La Gerencia de Operaciones será el responsable de definir la ubicación de la aeronave y/o sus partes.

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

1. Garantizar que exista la liberación de la aeronave por parte de la AIA, el OIJ y/o la DIS (según aplique), esto deberá quedar documentado en los registros del PMM.
2. En caso de que Aeris vaya a realizar el movimiento de la aeronave (aplica cuando el Operador o GH no es capaz de movilizar la aeronave), el Operador debe manifestar a través de un escrito la liberación de responsabilidad a Aeris por cualquier daño que le ocurra a la aeronave durante su traslado, así como a la infraestructura del aeropuerto.
3. Designar un responsable de la operación de traslado y establecer brigadas de trabajo.
4. Las operaciones de traslado se deben seguir tomando en cuenta la seguridad del personal y garantizar que la aeronave no sufra daños secundarios.
5. Determinar el equipo necesario y evaluar los recursos disponibles.

6. Evaluar rutas de acceso para el equipo pesado que se requiera y la ruta por la que trasladará la aeronave inutilizada.
7. Brindar un entrenamiento suplementario a las brigadas para garantizar que puedan llevar a cabo los trabajos que se les asigne.

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

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

10. Se debe establecer un lugar en el aeropuerto en donde pueda ser trasladada la aeronave.
11. Además de la pista, se debe inspeccionar cuidadosamente todas las áreas operacionales del aeropuerto para garantizar la operatividad de los sistemas y los pavimentos.

En caso de que se requiera retirar el combustible de la aeronave se pueden utilizar cualquiera de los siguientes métodos:

12. *Vaciado normal:* se utiliza cuando todos los sistemas de combustible y eléctricos de la aeronave hayan sufrido daños menores o se encuentren intactos.
13. *Vaciado con las bombas del sistema de combustible de la aeronave con energía eléctrica externa*: en este caso se coloca una fuente de energía externa conectada directamente a las bombas del avión.
14. *Vaciado por succión*: se hace utilizando la bomba de descarga del vehículo cisterna de combustible, a través de la toma para carga bajo presión. Puede realizarse también colocando una manguera de succión en los orificios de llenado situados sobre el ala.
15. *Vaciado del colector de combustible:* en caso de que los anteriores no se puedan ejecutar se puede vaciar en forma muy lenta a través de las válvulas de drenaje del colector. Se requieren varias horas para esta operación y el avión se debe levantar suficiente para sacar el combustible por gravedad.

En el Apéndice 5 se identifica el equipo que podría ser utilizado para remoción de aeronaves.

8.2.3 Documentación del incidente - accidente

Una vez que haya finalizado la situación, cada una de las instituciones o entidades que tuvo participación en la atención de la emergencia, deberá de completar el respectivo reporte y hacerlo llegar a la Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris.

Operaciones de Aeris completa el formulario vigente “Hoja de acción incidentes, accidentes y eventos en el AIJS” con toda la información del evento, este registro incluirá todos los acuerdos del PMM.

8.3 Análisis Post - Incidente / Accidente (API)

El análisis post – incidente / accidente tiene como objetivo evaluar y determinar la efectividad del plan de emergencia, su divulgación y aplicación por parte de todas las instituciones involucradas. A partir de este

análisis se determinan aspectos para mejorar en el PEA. La Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris se reserva el derecho de determinar si un evento suscitado requiere o no este análisis, además están exentas de este análisis y de la remisión del respectivo reporte de la situación a las entidades que estipula la DGAC de Costa Rica.

8.3.1 Responsables

El Comité de Emergencia, convocado y coordinado por la Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris, es el responsable de la realización del API, dentro de los primeros 15 días a partir del día del incidente / accidente, la cantidad de días puede variar según disponibilidad de los miembros del Comité.

8.3.2 Procedimiento

Como máximo dos semanas después del fin de la emergencia, la Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris enviará la convocatoria para la reunión API. Para tal reunión, el representante de cada institución que tuvo participación en la atención de la emergencia debe presentar un reporte por escrito, donde narre los pormenores derivados de la atención de la emergencia. Este reporte debe ser enviado a más tardar dos días después de que haya ocurrido el incidente a la Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris. En caso de que por motivos especiales la reunión se realice antes de lo previsto, los reportes deben ser enviados antes de que se realice la reunión.

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

Para la evaluación de las acciones de cada institución, se utilizan las responsabilidades para cada entidad, estipuladas en el capítulo 4.

A partir del API, se elabora una minuta con las conclusiones de la reunión y será distribuido entre los participantes. Los representantes de cada institución deben preparar un plan de acciones correctivas para los puntos en los que se detectó debilidad en su institución y presentarlo ante OPS de Aeris, para su respectiva revisión. Aeris determina si realiza la revisión por si solo o convoca al Comité de emergencias, para revisarlo conjuntamente.

A partir de la aprobación de las acciones correctivas, la Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris procede con la revisión y corrección del PEA.

8.4 Revisión del Plan de Emergencias

Los resultados de los análisis post – incidentes deben ser revisados por la Gerencia de Operaciones de Aeris para realizar las correspondientes correcciones y mejoras al Plan de Emergencias. La Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris será responsable por la revisión y modificación del PEA. Las correcciones se realizarán a través de Enmiendas y revisiones que serán registradas en la versión original del Plan.

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

8.5 Sistema de Capacitación y Simulacros

A fin de que el PEA pueda cumplir sus objetivos, es necesario que el accionar de cada individuo participante en la emergencia real, se encuadre dentro de una adecuada coordinación. Del mismo modo, es imprescindible contar con un instrumento que permita la identificación de aquellos elementos referentes a personal, material y procedimientos susceptibles de ser mejorados. Para conseguir esto, es necesario que el personal y todo el sistema sean sometidos a un Programa de Capacitación destinado a que cada individuo cumpla los siguientes objetivos:

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

8.5.1 Personal Responsable

Aeris, a través de la Gerencia de Operaciones y Seguridad (GOS), es el responsable de establecer y dar seguimiento a las necesidades integrales de capacitación descritos en este Plan o sobre los que determine el Comité de Emergencias del AIJS, así como de actualizarlos de acuerdo con las últimas directrices locales e internacionales. Además de velar que estos programas y procedimientos sean distribuidos y aplicados.

Las diferentes instituciones participantes en el PEA, a través de sus representantes titulares o suplentes, tienen la responsabilidad de programar y ejecutar los procedimientos de capacitación y práctica de los procedimientos específicos inherentes a las actividades que el personal de su institución cumple dentro del sistema. Asimismo, ellos tienen la responsabilidad de hacer conocer a Aeris sobre el detalle de estas Programaciones de Capacitación para que sean de conocimiento general mediante su inclusión en este PEA. La adaptación dentro de los manuales de operaciones de cada institución participante, de los programas y modalidades de entrenamiento que figuran en este PEA, es también responsabilidad de cada una de ellas, a través de su representante titular o suplente.

8.5.2 Tipos de Capacitación

El PEA distingue los siguientes tres tipos de Capacitación:

8.5.2.1 Capacitación Inicial

Es el proceso de enseñanza – aprendizaje de conocimientos, procedimientos y habilidades nuevas. Los contenidos específicos que correspondan a los procedimientos que debe realizar el personal de cada institución que forma parte del PEA, deben ser absorbidos y asumidos por este personal a través de procesos enseñanza – aprendizaje programados y llevados a cabo por cada institución. El personal nuevo que se integre a las diferentes entidades e instituciones que intervienen en el PEA, deben ser sometidos a esta capacitación inicial. La capacitación deberá llevarse a cabo en instalaciones de cada institución.

8.5.2.2 Actualización

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

8.5.2.3 Entrenamiento recurrente o Práctica

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

8.5.3 Metodología

La capacitación inicial y actualización de los contenidos generales del PEA serán desarrollados por OPS de Aeris o durante las sesiones del Comité de Emergencias del AIJS, que se llevan a cabo cuando sea necesario. Los que, inicialmente, recibirán estas capacitaciones son los miembros del CCO o representantes de las Instituciones participantes en el PEA (Titulares y/o suplentes). Ellos a su vez, tienen la responsabilidad de pasar estas capacitaciones al personal bajo su mando en sus respectivas entidades.

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

8.5.4 Simulacros de Emergencias

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

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

Los simulacros se clasifican en:

1. Pruebas modulares (Simulacros de mesa). Son emergencias planteadas a las autoridades responsables de atender una emergencia, a modo de problemas para resolver en sesiones de teoría. Su objetivo es el de ejercitar la toma de decisiones, acciones de comando y coordinación superior a nivel CCO y cabeza de Instituciones, en las acciones de emergencia.

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

2. Prácticas de emergencia parciales (Simulacros limitados o parciales). Estos ejercicios son llevados a cabo por una sola institución (o un grupo pequeño de instituciones) y se simula solo uno de los eventos de un procedimiento completo (los eventos son: extinción de fuego, extracción y rescate de

víctimas, evacuación total o parcial de instalaciones, auxilio médico). Se utilizan para capacitar a personal nuevo, evaluar equipo o técnicas nuevas y determinar requerimientos de recursos y deben realizarse por lo menos una vez al año.

3. Prácticas completas de emergencia (Simulacros totales o a escala real o completa). Son ejercicios donde se simula un accidente a gran escala dentro del aeropuerto. El ejercicio comprende el ensayo, y verificación de todos los procedimientos que están previstos en este PEA para cubrir todos los eventos previstos en caso de accidente real. Después de los simulacros, se deben hacer reuniones para analizar y criticar notas y datos. Estos ejercicios se deben realizar una vez cada dos años.

8.5.4.1 Planificación de Prácticas completas de emergencia (simulacros a escala real)

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

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

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

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

8.5.4.1.1 Definición del ejercicio

La Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris convocará a una reunión extraordinaria del Comité de emergencia, por lo menos 90 días antes del simulacro. En esa ocasión se deberá:

a. Delinear claramente los objetivos y alcance del ejercicio.
b. Formular el escenario y características de los eventos y acciones a simular.

c. Organizar sub-comités de preparación y asignarles tareas.
d. Definir los deberes de todas las dependencias y el personal.
e. Definir costos generales y específicos.
f. Definir evaluadores, objetivos y alcance de la evaluación

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

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

La complejidad de los escenarios aumentará conforme se obtengan resultados aceptables en las evaluaciones de ejercicios convencionales precedentes. Es posible incrementar la complejidad de los ejercicios, activando su ejecución inadvertidamente entre lapsos mayores, ya no de horas sino de días.

La Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris, junto con las entidades participantes, debe preparar un documento de planificación del Simulacro.

8.5.4.2 Ejecución de simulacros a escala real

a. Condiciones iniciales

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

Se notificará a la comunidad aeroportuaria, acerca de este simulacro mediante una Nota Informativa, la cual será emitida por OPS de Aeris. Los voluntarios que servirán de pacientes deben presentarse con tres horas de anticipación para recibir las instrucciones básicas sobre su accionar en el simulacro. La Gerencia de Operaciones y Seguridad de Aeris tiene la responsabilidad de emitir los permisos de ingreso para aquellas personas que no tienen labor normal en el aeropuerto pero que participarán en el simulacro.

b. Durante la ejecución

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

Si se verifica algún incidente o accidente real durante la ejecución del ejercicio, corresponde al CCO decidir si se continúa con el mismo, se efectúa una pausa o si se cancela. El documento de planificación del ejercicio debe contemplar la fraseología a utilizarse para estos casos, asimismo, que para dar inicio, seguimiento y terminación al ejercicio.

c. Después del ejercicio

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

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

8.5.4.3 Procedimiento de evaluación

El proceso de evaluación dentro de los simulacros del PEA es considerado como instrumento de medida del sistema. Este proceso debe ser coordinado por la DGAC y realizado por personas que no intervengan directamente en la ejecución del PEA, pero que estén familiarizados con el mismo y con las operaciones aeroportuarias en general. Además de la obvia utilidad de lograr validez en identificar imparcial e unívocamente lo mejorable, esto beneficiará al AIJS con el intercambio de experiencias sobre la materia.

Entre los procedimientos de preparación del ejercicio, la DGAC se encargará de invitar a las personas que se encargarán de realizar las funciones de evaluador.

Las personas invitadas deben comprender, pero no limitarse a un representante de:

1. CETAC.
2. Operaciones de la DGAC.
3. Órgano Fiscalizador de la Gestión Aeroportuaria.

4. Operaciones del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños de San José.
5. Operaciones del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós de Liberia.

   Operaciones del Aeropuerto Internacional de Limón.

La evaluación del ejercicio se realizará tomando como base el Manual de Procedimientos del Inspector de Aeródromos (MPIA) de la DGAC y cualquier otro documento de referencia aplicable

9 Apéndices

AP.1 Directorio telefónico

AP.2 Lista de chequeo en caso de emergencias

AP.3 Plano cuadriculado del aeropuerto

AP.4 Reglamento Comité de Emergencias

AP.5 Lista de empresas con equipo especial, a contactar en caso de emergencia

AP.6 Carta de acuerdo: “Uso de frecuencia de comunicaciones durante la atención de una alerta en el AIJS”

AP.7 Carta de acuerdo: “Remoción de aeronaves inutilizadas”

AP.8 Carta de acuerdo: “Inspección de pista durante alertas 2, 3 y 7”

AP.9 Plan de respuesta a situaciones de emergencia, en la terminal internacional de pasajeros

AP.10 Carta de acuerdo: “Asignación de aeronaves a la rampa remota durante alertas 2, 3 y 7”

AP.11 Planes de contingencia

AP.11a Abandono de cabina interna de Torre de Control

AP.11b Inspección de instalaciones e infraestructura aeroportuarias posterior a que haya ocurrido un sismo, y no haya activado el Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA)

AP11c Atención a aeronaves inutilizadas, sin activación del Plan de Emergencias del AIJS

AP.11d Atención de derrames de hidrocarburos en el AIJS

AP.11e Respuesta ante alarmas de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS

AP.11f Operación del sistema contra incendios de la terminal de pasajeros del AIJS, si falla el equipo que bombea agua al mismo

AP.11g Respuesta ante alarmas reales de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS, si el equipo que bombea agua al mismo esta inoperativo

AP.11h Respuesta ante un evento vulcanológico donde se pronostique o haya presencia de ceniza volcánica en AIJS y/o sus alrededores

AP.11i Plan de contingencia ante eventos de salud pública AIJS

AP.12 Plan de Respuesta para la Atención de Emergencias Aéreas, del Comité Asesor técnico para emergencias Aéreas (CATEA)

AP.13 Protocolo para la atención de crisis en casos mayores

AP.14 Autorización Movilización y Permanencia Temporal de Aeronave Inutilizada

AP.15 Protocolo de atención a medios de comunicación en situaciones de crisis

AP.16 Cadena de notificación en caso de emergencias

AP1 Directorio telefónico

a. Representantes de líneas aéreas

Operador Aéreo	Representante	Teléfono
Aeromexico	Titular: Jorge Mayorga	8713-1725 7296-6891
	Suplente: Maria Eugenia Vargas	8989-7638
Air Canada	Titular: Andrea Gómez	7003-9949
	Suplente: Fernando Frias	+54-911-6991-9386
Air Transat	Titular: Juan Portela	8845-0226
	Suplente: Andrea Porras	8315-1279
American Airlines	Titular: Rafael Sánchez	8706-84-20
	Suplente: Michelle Vargas	8834-9381
Avianca	Titular: Ricardo Calvo	8702-4977
	Suplente: Alex Orias	7160-4322
British Airways	Titular: Jose Antonio González Barberena	8360-5430
	Suplente: Andrés Alfaro Sánchez	6058-3781
Copa	Titular: Eduardo Álvarez	8310-3131 / 8301-1768
	Suplente: Adriana Vado	8847-4552
Alaska	Titular: Yarelis Porras	8450-4321
	Suplente: Jorge Alfaro	8357-6762
Delta Airlines	Titular: Guillermo Rojas	8735-4412
	Suplente: Tyronne Jacamo	8981-0626
	Suplente: Mildred Barrera	8871-1875
DHL - ABX	Titular: Paula Torres	8827-3075
	Suplente: Carlos Alvarado / Adrián Delgado	7135-6291 8345-3509
Southwest	Titular: Mónica Murillo	8409-0221
	Suplente: Daniel Agüero	8588-4487
IBERIA	Titular: José Antonio González Barberena	8360-5430
	Suplente: Andrés Alfaro Sánchez	6058-3781
Jet Blue	Titular: Jeremy Taylor	8875-1944
	Suplente: Oscar Varela	8644-4333
Lan Cargo	Titular: Andrey Espinoza	6366-0601
	Suplente: N/A	N/A
Spirit Airlines	Titular: Rafael Goldblaat	8877-7792
	Suplente: Julieta Sibaja	2430-9925
Fedex	Titular: Carmen Moya	6060-5761
	Suplente: Ariel Fernández	8703-0757
Volaris	Titular: Marco Bustos	8824-9784
	Suplente: Jose Campos	8887-4070
Sansa	Titular: Mario Zamora	6051-9200
	Suplente: Edgar Vindas	6058-0482

Tampa Cargo	Titular: Enrique Calvo	6057-4236
	Suplente: Supervisor en turno	2437-3857 / 2437-3858
UPS	Titular: Randall Herra Titular: Luis Porras	8868-5757 7105-9198
	Suplente: Edgar Bolaños	7105-2899
United Airlines	Titular: Manrique Hidalgo	8817-6780
	Suplente: Luis Castillo	8353-8210
Westjet	Titular: Andrea Porras	8315-1279
	Suplente: Juan Portela	8845-0226
Edelweiss	Titular: Roger Rudolf	8875-9898
	Suplente: N/A	N/A
Airfrance	Titular: Ana Ibarra	8573-3367
	Suplente: Leonela Bogantes	8947-3279
KLM	Titular: Ana Ibarra	8573-3367
	Suplente: Leonela Bogantes	8947-3279
Lufthansa	Titular: Roger Rudolf	8875-9898
	Suplente: N/A	N/A
LATAM	Titular: Liz Rocha	7060-7057
	Suplente: N/A	N/A
Costa Rica Green Airways	Titular: Everardo Carmona	8821-6209
	Suplente: Álvaro Chavarría	8324-4545
Arajet	Titular: Randall Molina	6449 8
	Suplente: N/A	N/A
Iberojet (EVELOP)	Titular: Leonardo Peña	8682-3117
	Suplente: N/A	N/A

b. Empresas de servicios de atención en tierra para aeronaves

Compañía	Responsable de seguridad	Contacto
Servicio Despacho Aéreo (ADS)	Jonathan Herrera	8848-5766
Aerologística S. T.	Lester Calderón	6135-9269
InterAirportServices	Jose Chaves	6048-0802
Aeroservicios AS	Luis Leon Portela	8766-7930
STAR	Pablo Arroyo	8895-2793
Coopesa R.L.	Jimmy Cordero	6024-4714
Aerojet C.R.	Oscar Granados	8833-2683
GCG Group	Josue Sibaja	6449-8174
GA Flight Support	Marvin Vega	6141-5301

c. Comité de emergencias

Entidad	Representante	Teléfono
Navegación Aérea	Alberto Morales	8317-4882
ICT	Victor Ramirez	2299-5800 / 2299-5700
Cocesna	Hugo Bolaños	2443-4979, 2442-2342
Aduana Santamaría	Luis Fernando Vázquez	2539-4290 8849-1461
Bomberos	Gabriel Delgado	2440-3343
Comité de Operadores	Jose Manrique Hidalgo	8817-6780
Comisión Nacional de Emergencias	Sigifredo Perez	8835-2903
	Ricardo Salazar	8855-0715
Dirección de Inteligencia y Seguridad	Francisco Paniagua	7229-7951
	Central Telefónica San José	2222-1768
MAG – Fitosanitario	Maynor Monge	2442-5542 / 2442-5949 2549-3657
MAG – SENASA	Javier Pierda Meza	8912-5616 2442-6059
	Laura Loaiza	8836-9320
Migración y Extranjería	Walter Hernández	6321-4839
	Jackeline Fallas -Jeison Rojas	2440-0504 (8am-4pm) 2441-7290
Ministerio de Salud	Carlos Arguedas	2443-3544
	Carolin Zeledon	8507-7389
	Henry Gutiérrez	8349-8736
OFGI	Miller Rodríguez Rodolfo Garbanzo	8384-8912 / 2440-7712
DGAC – AVSEC	Roy Vásquez	2441-8008
DGAC – Operaciones	Juan Carlos Chávez	8375-7476
DGAC – Supervisión Aeródromos	Luis Torres	8896-8321
DGAC - Aeronavegabilidad	Elmer Hernández	8894-6753
Servicio Vigilancia Aérea	Capitán Javier Moreira Villegas	8814-3163
	Norberto Ramirez Gonzalez	8302-1831
Policía Aeroportuaria	Max Alvarado	2442-0575 / 8335-6341

Policía de Control de Drogas	Felix Bejarano Miranda Gustavo Mora	8843-8217 8315-4008
Torre de Control	Manrique Hidalgo	2442-2840 / 8714-9449/
Tránsito	Esteban Guevara	8928-1408
CCSS	Jeffry Jácamo Sandí	8542-1639
	César Chávez	7169-5375
Cruz Roja	Ronny Campos	8706-8557
OIJ	Carlos Muñoz Abelardo Solano Díaz	8910-3585 / 8323-1991 / 2437-0342
Aeris	Álvaro Arguedas	2442-2960 / 8835-4686
	Juan F. Gonzalez Belliard	2442-2139 / 8811-2345

d. Otros números importantes

Entidad	Teléfono
Centro de Operaciones Aeris	2440-8257 / 8374-6740 / 8392-1563
Servicios de la Terminal Aeris	8703-7660
Dirección de Operaciones Aeris	2437-2610
Bomberos Aeropuerto	2440-3343 / 2440-2193
Bomberos Alajuela	2440-6521
OCO	2507-86-00 / Ext 8630
Cruz Roja AIJS	2442-7832
Cruz Roja Alajuela	2441-3939 (EXT 100)
TELECOM Cruz Roja	2236-6587
Dirección de Operaciones Cruz Roja	2236-7094
Vigilancia Aérea - Fuerza Pública	2442-0020
	2441-8870
Instituto Meteorológico Nacional	2441-2398 / 2222-5616 / 2257-8287
OIJ	2437-0342 / 2437-0340
Ministerio de Relaciones Exteriores	2539-5300 / 2539-5516
Hospital México	2242-6691 / 2242-6690 / 2242-6082
Hospital San Juan de Dios	2547-8000 / 2547-8289 / 2547-8306 / 2547-8002 / 2547-8004
Hospital Nacional de Niños	2523-3600 / 2221-1517
Hospital Calderón Guardia	2212-1000 ext. 4407-4461
Hospital San Rafael de Alajuela	2436-1001 / 1002 / 1003 / 2436-1342
Hospital San Vicente de Paul Heredia	2562-8100 / 2562-8267 / 2562-8169
CIMA	2208-1000 / 2208-1500
Clínica Bíblica	2522-1000 ext. 4000
Clínica La Católica	2246-3000

e. Listado de embajadas y Sedes Diplomáticas[1]

Entidad	Teléfono
Alemania	2290-9091
Canadá	2242-4400
Bélgica	2289-5048
Corea del Sur	2588-0852 / 0848 / 0804 / 0845
China	2291-4820 / 2291-4650
Estados Unidos	2519-2590 / 2519-2000
República Checa	2296-3605
España	2222-1933
	2221-7005
El Salvador	2234-9314
Reino Unido	2258-2025 / 8706-0383 2521-7928
Francia	2234-4167 / 2234-4192 / 8848-9935
Italia	2653-0782
Embajada de Holanda (Países Bajos)	2296-1490 / 2296-4896
Japón	2232-1255
México	2257-0633 / 2280-5701 / 2234-9171 / 2234-9922
Chile	2280-0037 / 2280-0963
Ecuador	2232-1503 / 2232-1562
Estonia (Consulado)	2259-3094
Islandia (Consulado)	2253-3827 / 8334-9944
Nicaragua	2233-8747
Honduras	2232-9506 / 2291-5143
Bolivia	2524-3491/ 2524-3458
Bolivariana de Venezuela	6019-0400
Perú	2225-9145 / 2225-1314

[1] Para mayor información consultar la pagina web del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Enlace: https://www.rree.go.cr/?sec=exterior&cat=politica&cont=501

AP2 Lista de chequeo en caso de emergencias

a. Lista de chequeo internas

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-03
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): Oscar 3 **Fecha:**	Página 1 de 1

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Observación
1	Si observa la situación deberá de notificar a Bomberos o a la DIS	Bomberos / DIS	2440-3343 / 2431-1827	
2	Recibir declaración de la alerta	-	-	
3	Mantener radios en las frecuencias operativas (ATC, OPS)	-	-	
4	Coordina bus para Puesto de Mando (PMM)	-	-	
5	Verificar recursos de uso común disponibles según la emergencia	-	-	
6	Moviliza recursos para dejar libres las salas 6, 7, 17 y 18 (si aplica)	-	-	
7	Coordinar el despejar las áreas que se requieran para establecer áreas para atención de la emergencia (sala de ilesos, áreas para ubicación de equipos que atienden la emergencia).	-	-	
8	Planificar recursos para demoras y cancelaciones de vuelos	-	-	
9	Realizar cuadro de vuelos afectados	-	-	
10	Cumplir con las funciones del Oscar 5 en su ausencia (aplicar lista de chequeo del Oscar 5)	-	-	
11	Recibir cancelación de alerta	-	-	

Observaciones generales

Realizado por	Nombre del responsable
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-04
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Oscar 4** **Fecha:**	Página 1 de 1

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Observación
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5, Oscar 3, Oscar Sierra según aplique	Oscar 5 / Oscar 3 / Oscar Sierra	2440-8257	
2	Recibir declaración de la alerta	-	-	
3	Se mantiene en frecuencia de Operaciones	-	-	
4	Traslada al PMM el Kit de emergencias y las respectivas Banderas (PMM, E, ACV), según corresponda.	-	-	
5	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
6	Inspeccionar inicialmente el área cercana a donde ocurrió el accidente (o cuando la aeronave aterizza para las alertas 2-3) y dar reporte al Oscar Sierra. Identificar daños y/o presencia de FOD (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
7	Traslada la carreta de emergencias y de derrames según sea requerida por el PMM.	-	-	
8	En caso de evacuación de la Terminal o CTRM, colabora en la rampa para asignar personal en un punto de reunión definido según la disponibilidad de espacio	-	-	
9	Realizar escoltas de equipos y personal que requiera ingresar al área afectada (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
10	Recolectar informacion basica del evento:			
11	Fotos panoramicas y detalladas de cada daño en la aeronave o facilidades del aeropuerto (pista, luces, rotulos, etc). Debe tener un punto de referencia (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
12	Datos de tripulacion (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
13	Personal que se presentó al lugar del incidente y tuvo participación en alguna accion directa en este sitio (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
14	Asignar insumos para recolección de FOD y evidencias (bolsas, guantes, escobas) (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
15	Cada FOD o evidencia debe de ser fotografiado y registrado en plano (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	

16	Inspeccionar el área afectada y cercana a ésta, una vez que haya sido finalizada la limpieza y levantamiento de evidencias (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
17	Una vez que la aeronave haya sido retirada,verificar que no hayan equipos y personas ajenos a la operación (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
18	Recibir cancelación de la alerta	-	-	
19	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique.	-	-	

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-05
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial):	**Oscar 5** **Fecha:**	Página 1 de 1

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Observación
1	Si observa la situación deberá de notificar a Bomberos o a la DIS	Bomberos / DIS	2440-3343 / 2431-1827	
2	Recibir declaración de la alerta	-	-	
3	Indicar por frecuencia de Autoridades y Operaciones *"para todos los que copian SITUACIÓN PRESENTADA + se declara alerta #" (mensaje se repite dos veces por cada frecuencia)*	-	-	
4	Confirma recibido de alerta por frecuencia de Autoridades y Operaciones	-	-	
5	Ubicarse en frecuencia de emergencias al menos un radio y mantener radios en el resto de las frecuencias operativas	-	-	
6	Se mantiene al tanto de la frecuencia y de las camaras de CCTV y lleva un registro cronológico de los eventos reportados	-	-	
7	Activar cadena de comunicación según el tipo de alerta (ver lista de contactos adjunta)			
8	Realiza coordinaciones externas de recursos a solicitud del Oscar Sierra	-	-	
9	Tramita notam de cierre de pista o área impactada. Estar atento al vencimiento del NOTAM. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
10	Elaborar y enviar circular respecto al cierre de áreas operativas. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
11	Recibir cancelación de alerta	-	-	
12	Tramita cancelación de notam de cierre de pista o área impactada (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
13	Elaborar y enviar circular respecto a la normalización de las operaciones (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
14	Elaborar hoja de accion y enviarla para que Supervisor la apruebe, posteriormente enviarlo a la "Lista aviso de evento" con copia al personal de AIA de CETAC	-	-	
Observaciones generales				

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias		Código: OPS-06
			Versión: 03
Roll a desempeñar (código radial):	**Oscar 6**	**Fecha:**	Página 1 de 1

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Observación
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257	
2	Recibir declaración de la alerta	-	-	
3	Ubicarse en frecuencia de Terminal	-	-	
4	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
5	Iniciar con proceso de evacuación (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-	
6	Recolecta datos de las personas involucradas directamente en el evento	-	-	
7	Toma fotografias de las diferentes áreas de atencion del evento	-	-	
8	Confirma al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique (mantengase pendiente del reporte de eventos por frecuencia):			
9	Verificar que el CCO se encuentre libre, caso contrario procede a desalojar a ocupantes.	-	-	
10	Habilitar sala para atención de familiares (Terminal Doméstica)	-	-	
11	Verificar que la sala 17 y 18 se encuentre libres para la sala de ilesos, caso contrario procede a movilizar pasajeros	-	-	
12	Verificar que haya personal del operador aereo y personal de seguridad de dicho operador estén en la sala de ilesos	-	-	
13	Verificar que haya personal del operador aereo y personal de seguridad de dicho operador estén en la sala de familiares	-	-	
14	Confirmar al Supervisor de OPS cuando estan habilitadas áreas de CCO, ilesos y familiares	Oscar Sierra	8374-6740	
15	Verificar que haya personal de Cruz Roja en la sala de ilesos	-	-	
16	Verificar que haya personal seguridad aeroportuaria en sala de ilesos	-	-	
17	Verificar que área de salón diplomatico este habilitada para la sala de tripulantes ilesos	-	-	
18	Verificar cantidad de pasajeros en salas de abordaje	-	-	
19	Verificar cantidad de pasajeros en lobby	-	-	
20	Verificar que la sala 6 y 7 se encuentre libres para la sala de prensa, caso contrario procede a movilizar pasajeros	-	-	

21	Corroborar que operador aereo realice verificacion de listas de pasajeros	-	-	
22	Corroborar que A/C este operando en las áreas de atención del evento	-	-	
23	Corroborar que operador aereo brinde alimentacion a pasajeros (si aplicase)	-	-	
24	Corroborar que operador aereo brinde ayuda psicologica a pasajeros (si aplicase)	-	-	
25	Corrobora limpieza de áreas (CCO, familiares e ilesos)	-	-	
26	Recibe cancelación de la alerta	-	-	
27	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique.	-	-	

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-08
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Oscar 8** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						
3	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las								
4	Ubicarse en frecuencia de Operaciones	-	-						
5	Colabora con el Oscar 4 la realización de cualquier actividad relativa a la atención de emergencias (movimiento de recursos e inspecciones)								
6	Desplazarse al área de recursos a esperar instrucciones del Oscar Sierra	Oscar Sierra	8374-6740						
7	Reportarse con el Oscar Sierra cuando se ubica en el área de recursos	Oscar Sierra	8374-6740						
8	Verificar operatividad de barredora en caso de ser necesario su utilización	-	-						
9	Si tiene movil asiganada colaborá con escoltas de equipos y personal que requiera ingresar al área afectada, según disponga el Oscar Sierra	-	-						
10	Recolectar informacion cualquier información que este a su alcance (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11	Coordinar personal e insumos de limpieza (bolsas, guantes, escobas), si el Oscar 4 reporta que hay FOD en escena del accidente/incidente para su recolección (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11.1	Explicar al personal las consideraciones necesarias para recolectar FOD y si aparecen evidencias (si aplica, según el tipo de emergencia)								
11.2	Confirmar con Oscar Sierra, que hay autorización para recolectar FOD, antes de inciar (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11.3	Explicar al personal como deben de recolectar el FOD y evidencias, en una exclusiva para este fin (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11.4	Explicar al personal como deben de recolectar el FOD y evidencias (daños en asfalto, piezas de aeronave, etc), previa fotografia y registro en plano (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11.5	Informar inmediatamente al Oscar Sierra, si detectan evidencias durante el levantamiento (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
12	Informar al Oscar Sierra, una vez que haya finalizado recolección del FOD (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
13	Recibir cancelación de la alerta	-	-						
14	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique.	-	-						
15	Colocar el contenido en una bolsa debidamente rotulada con la frase "EVIDENCIAS NO DESECHAR", el FOD y evidencias recolectadas, si se realizó el levantamiento del mismo en el área afectada. Debe entregarsela al supervisor de Operaciones. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
Observaciones generales									

Realizado por	Nombre del responsable
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-0P
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Control fauna** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						
3	Ubicarse en frecuencia de Operaciones	-	-						
4	Desplazarse al bus del Puesto de Mando (PMM)	-	-						
5	Colocar Papelografos en bus del Puesto de Mando (PMM) (Recursos, cronológico y Plan de acción)	-	-						
6	Entregar a los chalecos a los integrantes del PMM	-	-						
7	Asisitir al Supervisor de Operaciones en el PMM	-	-						
8	Actualizar información detallada en papelografos	-	-						
9	SI le es posible toma fotografias del evento (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Recibir cancelación de la alerta	-	-						
11	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique.	-	-						
Observaciones generales									

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-0S
		Versión: 03
Roll a desempeñar (código radial):	**Oscar Sierra** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						
3	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
4	Ubicarse en frecuencia de Operaciones	-	-						
5	Informar a Gerente de OPS	Oscar 2	8835-4686						Alvaro Arguedas
6	Desplazarse al Bus del PMM	-	-						
7	Se asume PMM como representante de Aeris:								
7.1	Informa al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique cuando esta conformado el PMM	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
7.2	Registrar los nombres de los miembros del PMM (Hoja de asistencia)	-	-						
7.3	Colocarse el chaleco de alta visibilidad	-	-						
7.4	Corroborar tipo de aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.5	Corroborar situación presentada	-	-						
7.6	Corroborar combustible a bordo (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.7	Corroborar el número de personas a bordo y si hay casos especiales (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.8	Corroborar cual es el operador aéreo de la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.9	Corroborar si la aeronave trae mercanías peligrosas a bordo (si aplica, según el tipo de	-	-						
7.10	Corroborar si se cuenta con la lista de pasajeros a bordo (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.11	Corroborar plan de acción	-	-						
7.12	Corroborar registro cronologico de evento	-	-						
7.13	Corroborar conformación de perimetro interno o de seguridad (Policia Aeroportuaria)	-	-						
7.14	Corroborar listado de recursos	-	-						
7.15	Verifica si se requiere apertura de portones de emergencia	-	-						
7.16	Corroborar presencia de representante de operador aéreo en PMM (si aplica, según el tipo de	-	-						
7.17	Corroborar establecimiento de área de recursos	-	-						
7.18	Coordina inspeccion inicial del área afecta con el Oscar 4 o Oscar 6 (si aplica, según el tipo de	-	-						
7.19	Corroborar habilitación de Sala de ilesos	-	-						
7.20	Con base al reporte de la inspección del Oscar 4 , evalua posible cancelacion o cierre de las operaciones (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

7.21	Confirma tiempo estimado de reinicio de operaciones (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.22	Coordinar emision de NOTAM (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.23	Coordinar emision de nota informativa con el Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	-	-						
7.24	Contactar personal de Ingeniería Aeris (Jorge Castro), si hubo daños en el asfalto (si aplica, según el tipo de emergencia)	Ingeniería	8384-0093						
7.25	Contactar personal de Mantenimiento Aeris, si hubo daños en ayudas visuales (si aplica, según el tipo de emergencia)	Mike en turno	-						
7.26	Corroborar habilitación de área de CCO	-	-						
7.27	Corrobora cuando el area esta segura por parte de bomberos	-	-						
7.28	Corrobora si los daños presentados en la aeronave aplican para carta de acuerdo con AIA de CETAC, respecto a movilización (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.29	Corrobora si eventualmente el operador aereo tiene posibilidad de retirar la aeronave por su cuenta en el tiempo que establezca el PMM, caso contrario coordina equipo para su retiro (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.30	Corrobora presencia de AIA de CETAC	-	-						
7.31	Solicitar autobuses para coordinar tras lado de pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.32	Corroborar datos de clasificacion de pasajeros: cantidad y clasificación de pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.33	Si hay personas fallecidas, corrobora si se llamo al OIJ	-	-						
7.34	Corroborar habilitación de sala de atención de familiares (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.35	Corroborar área para atencion de prensa	-	-						
7.36	Confirmar si se necesitan torres de iluminacion	-	-						
7.37	Confirma con el Oscar 3, donde se podria colocar la aeronave al ser removida del área (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.38	Confirma tiempo estimado de reinicio de operaciones (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.39	Corroborar que se haya conseguido el equipo para movilizar la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.40	Confirmar si se AIA realizará levantamiento de FOD y evidencias de la escena, caso contrario coordinar con el Oscar 4 para que lo realice si aplicase la carta de acuerdo vigente (si aplica, según el tipo de emergencia)	Oscar 4	-						
7.41	Coordinar con el Oscar 4, para inspeccionar el área afectada una vez que haya sido finalizada la limpieza y levantamiento de evidencias (si aplica, según el tipo de emergencia)	Oscar 4	-						
7.42	Corrobora que AIA de claro para movilizacion de la aeronave o que cumpla con requisitos de carta de acuerdo para movilizacion de la misma (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7.43	Corrobora que la aeronave este lista para ser movilizada (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

7.44	Corrobora que unidades de bomberos esten listas para escolta de aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

7.45	Finalizado el traslado de la aeronave, coordina inspección final del area por parte del Oscar 4 y personal de MTO	Oscar 4 / Mike en turno	-						
7.46	Confirma con el Oscar 4 que una vez que la aeronave haya sido retirada, verificar que no hayan equipos y personas ajenos a la operación	Oscar 4	-						
8	Recibir cancelación de la alerta	-	-						
9	Confirma que unidades de bomberos se encuentren operativas, para reestablecer categoria (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Una vez que se haya cancelado la alerta, verifica que no hayan equipos y personas en el área que fue afectada	-	-						
11	En caso de que se hayan habilitado portones de emergencia, corroborá de que ya esten cerrados	-	-						
12	Si el levantamiento del FOD y evidencias en la escena lo realizó Aeris, envia éstas de inmediato al Gerente de Operaciones de Aeris	Oscar 2	8835-4686						Alvaro Arguedas

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-TS
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Sierra Tango** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						
3	Ubicarse en frecuencia de Terminal	-	-						
4	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Iniciar con proceso de evacuación (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	Si le es posible recolecta datos de las personas involucradas directamente en el evento	-	-						
7	Toma fotografias de las diferentes áres de atencion del evento	-	-						
8	Confirmar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique (mantengase pendiente del reporte de eventos por frecuencia):								
8.1	Verificar que CCO se encuentre libre, caso contrario procede a desalojar a ocupantes.	-	-						
8.2	Confirmar que se haya habilitado sala para atención de familiares -Terminal Doméstica- (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.3	Confirmar que la sala 17-18 se encuentren libres para la sala de ilesos, caso contrario procede a movilizar pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.4	Confirmar que haya personal de operador aereo y personal de seguridad de éste en la sala de ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.5	Confirmar que haya personal de operador aereo y personal de seguridad de este en la sala de familiares (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.6	Corroborar que se hay informado al Supervisor de OPS que ya estan habilitadas áreas de CCO, ilesos y familiares (si aplica, según el tipo de emergencia)	Oscar Sierra	8374-6740						
8.7	Confirmar que haya personal de Cruz Roja en la sala de familiares (si aplica, según el tipo de emergencia)								
8.8	Confirmar que haya personal de Cruz Roja en la sala de ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.9	Confirmar que haya personal seguridad aeroportuaria en sala de ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.10	Corroborar que sala 6-7 este habilitada para prensa (si aplica, según el tipo de emergencia)								
8.11	Corroborar cantidad de pasajeros en salas de abordaje (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

8.12	Corroborar cantidad de pasajeros en lobby (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

8.13	Corroborar que sala 6-7 este habiltado para dar declaraciones a la prensa (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8.14	Corroborar que operador aereo realice verificacion de listas de pasajeros (si aplica, según el tipo de	-	-						
8.15	Corroborar que A/C este operando en las áreas de atención del evento								
8.16	Corroborar que operador aereo brinde alimentacion a pasajeros (si aplicase)	-	-						
8.17	Corroborar que operador aereo brinde ayuda psicologica a pasajeros (si aplicase)	-	-						
8.18	Corrobora limpieza de áreas (CCO, familiares e ilesos)	-	-						
9	Recibe cancelación de la alerta								
10	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique.	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-C1
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Alfa Romeo (Area de Recursos)** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						Charlie 3 debe notificar a su Jefatura
3	Ubicarse en frecuencia de Operaciones	-	-						
4	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Iniciar con proceso de evacuación (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	Trasladar un representante al área de recursos	-	-						
7	Se reporta establecido en el área de recursos al PMM								
7.1	Recolectar informacion basica del evento:								
7.2	Registra asistentes que se presentaron al lugar y tuvieron participación en alguna accion directa	-	-						
7.3	Registra números de equipos y unidades que se presentaron al lugar	-	-						
7.4	Lleva un control estricto de cada recurso que ingresa o sale del área	-	-						
7.5	Si le es posible toma fotografias de la escena	-	-						
8	Mantener informado al CCO de los recursos								
9	Recibir cancelación de la alerta	-	-						
10	Una vez que se haya cancelado la alerta, verifica que no hayan equipos y personas en el área	-	-						
11	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique de inmediato.	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-OM1
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Omega 1** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						Omega 1 debe notificar a su Jefatura
3	Ubicarse en frecuencia de Operaciones								
4	Comunicar activaciones de sistema contra incendios y puertas demergencias (permanentemente)	-	-						
5	Notificar a Seguridad Tercerizada sobre la declaratoria de la emergencia	Sierra Kilo							
6	Notificar a Seguridad Complementaria sobre la declaratoria de la emergencia	Alfa 5							
7	Notificar a Parqueos sobre la declaratoria de la emergencia	MIKE	-						
8	Notificar a Carga sobre la declaratoria de la emergencia	Charlie 3	-						
9	Notificar a Mantenimiento sobre la declaratoria de la emergencia	Parqueos	-						
10	Mantiene informado al Oscar 3 u Oscar 5 sobre la actividad en el perimetro y diferentes áreas del aeropuerto								
11	Da seguimiento de la situación por CCTV y verifica que las diferentes áreas operativas estan siendo monitoreadas								
12	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique de inmediato.	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	Nombre del responsable
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-P1
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Parqueos** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						
3	Ubicarse en frecuencia de Operaciones	-	-						
4	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	En caso de evacuación de la Terminal, colabora en la rampa para asignar personal en un punto de reunión definido según la disponibilidad de espacio								
6	Verifica capacidad de parqueos	-	-						
7	Coordinar con Seguridad complementaría reforzamiento de accesos a parqueos	Alfa 5	-						
8	Coordinar con Seguridad complementaría reforzamiento para que informen de la presencia de medios de prensa	-	-						
9	Abastecer máquinas del sistema de tiquetes y prepagos	-	-						
10	Reportar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique, cualquier evento que impacte la operación	-	-						
11	Coordinar ubicación de personal del parqueo y seguridad complementaria en puntos estrategicos	-	-						
12	Recolectar informacion eventos que ocurran en los parqueos o vías públicas	-	-						
13	Si le es posible toma fotografias de eventos que ocurran en los parqueos o vías públicas	-	-						
14	Recibir cancelación de la alerta	-	-						
15	Una vez que se haya cancelado la alerta, verifica que no hayan equipos y personas en el área	-	-						
16	Entregar información y fotos al Oscar 5 o Oscar 3, según aplique de inmediato.	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	Nombre del responsable
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-M1
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Mike Romeo** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación deberá de notificar al Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	Oscar 5 / Oscar 3	2440-8257						
2	Recibir declaración de la alerta	-	-						Mike en turno debe notificar a su Jefatura
3	NO ingresar al area del incidente/accidente hasta que bomberos/DIS lo autorice, alejar a las personas del sector y ubicarlos en un lugar seguro. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
4	Colaborar en el proceso de evacuación (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Verifica que los sistemas de aire acondicionado de las salas de abordaje 6,7, 17 y 18 se encuentren activos	-	-						
6	Ubicarse en frecuencia de Operaciones	-	-						
7	Trasladarse al área de recursos	-	-						
8	Reportarse con el Supervisor de Operaciones, una vez que este instalado en el área de recursos	-	-						
9	Preveer en caso de que sea necesario, la utilizacion de torres de iluminacion	-	-						
10	Preveer en caso de que sea necesario, la utilizacion de equipos y material para colocar asfalto	-	-						
11	Preveer en caso de que sea necesario, la reparacion / cambio de ayudas visuales del lado aereo	-	-						
12	Colaborar en activiades que le asigne el Supervisor de Operaciones	-	-						
13	Colaborar con personal de Operaciones en la inspección final del área afectada, antes de reiniciar operaciones	-	-						
14	Recibir cancelación de la alerta	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	Nombre del responsable
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-PM
		Versión: 03
Roll a desempeñar (código radial):	**Puesto de Mando Móvil** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Informar vía frecuencia de emergencias a todos los interesados que el PC se escuentra debidamente establecido	-	-						
2	Determinar el lugar donde se ubicará el PC. Determina el mejor para establecer el PMM tomando en consideración todos los factores (viento, terreno etc.)	-	-						
3	Asumir las funciones del CCO mientras este ultimo se conforma								
4	Colocarse el chaleco de alta visibilidad	-	-						
5	Analizar situación del incidente **y define plan de accion**	-	-						
6	Corroborar tipo de aeronave	-	-						
7	Corroborar situación presentada	-	-						
8	Corroborar combustible a bordo	-	-						
9	Corroborar el número de personas a bordo y si hay casos especiales	-	-						
10	Corroborar cual es el operador aéreo de la aeronave	-	-						
11	Corroborar si la aeronave trae mercanías peligrosas a bordo	-	-						
12	Corroborar si se cuenta con la lista de pasajeros a bordo impresa en la sala de ilesos	-	-						
13	Coordinar el aseguramiento y acordonamiento del área (Policia Aeroportuaria)								
14	Determinar el lugar para establecer las diferentes áreas y zonas para la atención de la emergencia	-	-						
15	Establecer Plan de Acción	-	-						
16	Corroborar estatus de operación del lado aereo								
17	Corroborar estatus de operación de la terminal								
18	Corroborar estatus de operación parqueos								
19	Decidir sobre cambio o cancelación de alerta, informa a la Torre de Control	-	-						
20	Coordinar rutas de ingreso y egreso de las unidades que atienden la emergencia (corredores de paso)								
21	Verificar si se requiere apertura de portones de emergencia	-	-						
22	Verificar recursos en la zona.								
23	Corroborar presencia de representante de operador aéreo en PC	-	-						

24	Coordinar inspeccion inicial del área afecta	-	-						
25	Corroborar habilitación de Sala de ilesos	-	-						
26	Evaluar con base al reporte de la inspección del area impactada, posible cancelacion o cierre de las operaciones	-	-						
27	Confirmar tiempo estimado de reinicio de operaciones	-	-						
28	Coordinar emision de NOTAM para disminución de categoría en Bomberos o cierre de pista	-	-						
29	Coordinar emision de nota informativa con el Oscar 5 u Oscar 3, según aplique	-	-						
30	Contactar personal de Ingeniería Aeris(Franklin orozco), si hubo daños en el asfalto	Ingeniería	8812-3301						
31	Contactar personal de Mantenimiento Aeris, si hubo daños en el ayuda visuales	Mike en turno	-						
32	Corroborar habilitación de área de CCO	CCo	-						
33	Corroborar cuando el area esta segura por parte de bomberos	-	-						
34	Corroborar si los daños presentados en la aeronave aplican para carta de acuerdo con DGAC, respecto a movilización de ésta	-	-						
35	Corroborar si eventualmente el operador aereo tiene posibilidad de retirar la aeronave por su cuenta en el tiempo que establezca el PC, caso contrario coordina equipo para su retiro.	-	-						
36	Corroborar presencia de DGAC accidentes / incidentes	-	-						
37	Solicitar autobuses para coordinar traslado de pasajeros	-	-						
38	Corroborar datos de clasificacion de pasajeros: cantidad y clasificación de pasajeros	-	-						
39	Coordinar con Policía Aeropurtuaria, el aseguramiento del área, en caso de haber personas fallecidas, hasta que el OIJ libere la escena.	Delta Papa	2442-0575						
40	Corroborar habilitación de sala de atencón de familiares	-	-						
41	Corroborar habilitación de área para atencion de prensa	-	-						
42	Confirmar si se necesitan Torres de iluminación	-	-						
43	Confirmar con Operaciones Aeris, donde se podria colocar la aeronave al ser removida del área	Oscar 3	2440-8257						
44	Confirmar tiempo estimado de reinicio de operaciones	-	-						
45	Corroborar que se haya conseguido el equipo para movilizar la aeronave	-	-						
46	Confirmar si se DGAC realizará levantamiento de FOD y evidencias de la escena, caso contrario coordinar con Operaciones Aeris para que lo realice si aplicase la carta de acuerdo vigente	-	-						

47	Coordinar con Operaciones Aeris, para inspeccionar el área afectada una vez que haya sido finalizada la limpieza y levantamiento de evidencias	-	-						
48	Corroborar que DGAC de claro para movilizacion de la aeronave o que cumpla con requisitos de carta de acuerdo para movilizacion de la misma	-	-						
49	Corroborar que la aeronave este lista para ser movilizada	-	-						
50	Coordinar las tareas necesarias para que la remoción de la aeronave inutilizada se lleven a cabo de manera segura y expedita	-	-						
51	Corroborar que unidades de bomberos esten listas para escolta de aeronave	-	-						
52	Valorar operatividad del aeropuerto o área afectada		-						
53	Confirmar con Operaciones Aeris para que una vez que la aeronave haya sido retirada, verificar que no hayan equipos y personas ajenos a la operación	-	-						
54	Confirmar que unidades de bomberos se encuentren operativas, para reestablecer categoria	-	-						
55	Verifica que no hayan equipos y personas en el área que fue afectada, una vez que se haya cancelado la alerta	-	-						
56	Corroborá de que ya esten cerrados los portones de emergencia, en caso de que se hayan habilitados	-	-						
57	Declarar control y cancelación de la emergencia e informa al ATC	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

	Lista de chequeo en caso de emergencias			Código: OPS-SI
				Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial):	**Sala de ilesos**	**Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Confirmar que las salas 17 y 18 se encuentren libre, caso contrario informar a Centro de Operaciones de Aeris	-	2440-8257						
2	Informar al Centro de Operaciones de Aeris: que el área se escuentra debidamente establecido y nombre / número de telefono del responsable	-	2440-8257						
3	Asignar personal de aerolínea que recibirá a pasajeros	-	-						
4	Asignar personal de seguridad de aerolínea en escaleras nivel inferior del área	-	-						
5	Confirmar presente de Policia Aeroportuaria en acceso a escaleras acceso al area, nivel de salas de abordaje								
6	Confirmar presente de Policia Aeroportuaria en sala para evitar cualquier altercado con pasajeros								
7	Confirmar si algun pasajero requiere ayuda médica	-	-						
8	Preveer transporte de pasajero de pasajeros a hotel de reunificación	-	-						
9	Realizar control cruzado de pasajeros a bordo de la aeronave y los que se encuentran en la sala	-	-						
10	Coordinar personal de soporte espiritual su aplicase	-	-						
11	Coordinar alimentación para pasajeros (responsable linea aérea)	-	-						
12	Mantener pasajeros en sala hasta que PMM	-	-						
13	Confirmar que haya presencia de personal de migración en el área	-	-						
14	Confirmar que haya autorizacion del PMM para retirar pasajeros del área y confirmar protocolo a aplicar con equipaje (revisión MAG-Adaunas)	-	-						
15	Coordinar entrega de equipajes								
16	Coordinar con migración para sacar pasajeros de la terminal	-	-						
17	Confirmar que se haya retirado totalidad de pasajeros del área	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-STI
		Versión: 03
	Roll a desempeñar (código radial): **Sala de Tripulantes Ilesos** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Confirmar que las sala 12 se encuentren libre, caso contrario informar a Centro de Operaciones de Aeris	-	2440-8257						
2	Informar al Centro de Operaciones de Aeris: que el área se encuentra debidamente establecido y nombre / número de teléfono del responsable	-	2440-8257						
3	Asignar personal de aerolínea que recibirá a tripulantes	-	-						
4	Asignar personal de seguridad de aerolínea en el sector	-	-						
5	Confirmar presente de Policia Aeroportuaria en el sector								
6	Entregar formularios de declaración	-	-						
7	Confirmar si algún tripulante requiere ayuda médica	-	-						
8	Prever transporte de tripulantes a hotel	-	-						
9	Realizar control cruzado tripulantes a bordo de la aeronave y los que se encuentran en el sector	-	-						
10	Coordinar alimentación para tripulantes (responsable línea aérea)	-	-						
11	Mantener tripulantes en el salón hasta que PMM indique lo contrario	-	-						
12	Verificar con PMM si DGAC aplicará alguna entrevista o protocolo a los tripulantes								
13	Confirmar que haya presencia de personal de migración en el área	-	-						
14	Confirmar que haya autorización del PMM para retirar a tripulación del área	-	-						
15	Coordinar con migración para a tripulación de la terminal	-	-						
16	Confirmar que se haya retirado totalidad de la tripulación del área	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	Datos del responsable de operador aéreo
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-SF
		Versión: 03
Roll a desempeñar (código radial):	**Sala de familiares** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Confirmar que el área se se encuentre habillitada (Ubicación: Terminal Doméstica), caso contrario informar a Centro de Operaciones de Aeris	-	2440-8257						
2	Asignar personal de aerolínea que recibirá a familiares en mostrador	-	-						
3	Asignar personal de aerolínea que recibirá a familiares en sala de atención de familiares	-	-						
4	Informar al Centro de Operaciones de Aeris: que el área se escuentra debidamente establecido y nombre / número de telefono del responsable	-	2440-8257						
5	Confirmar si algun familiar requiere ayuda médica	-	-						
6	Coordinar transporte de familiares a hotel de reunificación	-	-						
7	Asignar responsbales de acompañar a los familiares al hotel	-	-						
8	Brindar información a familiares acerca del hotel a donde se les trasladará para darles informacion de sus familiares	-	-						
Observaciones generales									

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: OPS-SP
		Versión: 03
Roll a desempeñar (código radial):	**Sala de prensa** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Confirmar que el área se se encuentre habillitada (sala 6-7), caso contrario informar a Centro de Operaciones de Aeris	-	2440-8257						
2	Escoltar a medios de prensa desde filtro de seguridad hacia la sala 6-7	-	-						
3	Corroborar que medios de prensa cuenten con facilidades para poder realizar su cobertura	-	-						
4	Informar al Centro de Operaciones de Aeris: que el área se escuentra debidamente establecido y nombre / número de telefono del responsable	-	2440-8257						
6	Coordinar acomodo de area para conferencia de prensa	-	-						
Observaciones generales									

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

b. Lista de chequeo externas

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: OPS-CCO
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**CCO**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Informar vía frecuencia de emergencias a todos los interesados que el CCO se escuentra debidamente establecido	-	-						
2	Ubicarse en espacio asignado en mesa de trabajo	-	-						
3	Crear registro cronologico y detallado del evento	-	-						
4	Designar una persona que sea el oficial de comunicaciones con el PMM								
5	Mantener el orden en el CCO. Asegurar que se mantengan los radios en volumen bajo								
6	Llevar un registro de todos los recursos que sean necesarios y que sean requeridos por el PMM. Atender dichos requerimientos y coordinar su asignacion								
7	Corroborar con PMM:								
7.1	Tipo de alerta								
7.2	Tipo de aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
7.3	Situación presentada	PM	-						
7.4	Combustible a bordo (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
7.5	Número de personas a bordo y si hay casos especiales (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
7.6	Cual es el operador aéreo de la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
7.7	Si la aeronave trae mercanías peligrosas a bordo (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
8	Analizar situación del incidente	PM	-						
9	Corroborar con PMM:								
9.1	Plan de Acción establecido	PM	-						
9.2	Estatus de la situacion presentada	PM	-						
9.3	Estatus de evacuación (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM							
9.4	Estatus de operación del lado aereo	PM	-						
9.5	Estatus de operación de la terminal	PM	-						
9.6	Estatus de operación del CTRM								
9.7	Estatus de operación parqueos	PM	-						
9.8	Si requieren alguna coordinación	PM	-						

9.9	Estatus de la inspeccion inicial del área afecta	PM	-						
9.10	Estatus de Sala de ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
9.11	Si se cuenta con la lista de pasajeros a bordo (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
10	Evaluar con base al reporte de la inspección del area impactada, posible impacto de las operaciones aeroportuarias	-	-						
11	Confirmar con PMM:								
11.1	Confirmar que Policía Aerortuaria haya realizado perimetro de seguridad del área afectada	-	-						
11.2	Tiempo estimado de reinicio de operaciones	PM	-						
11.3	Si se emitio NOTAM para disminución de categoría en Bomberos o cierre de pista (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
11.4	Si se emitio nota informativa (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
11.5	Si se contactó personal de Ingeniería Aeris(Jorge Castro), si hubo daños en el asfalto (si aplica, según el tipo de emergencia)	Ingeniería	-						
11.6	Si se contactó personal de Mantenimiento Aeris, si hubo daños en ayudas visuales (si aplica, según el tipo de emergencia)	Mike en turno	-						
11.7	Si el área esta segura por parte de bomberos/DIS	PM	-						
11.8	Si los daños presentados en la aeronave aplican para carta de acuerdo con AIA & Aeris, respecto a movilización de ésta (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
11.9	Si eventualmente el operador aereo tiene posibilidad de retirar la aeronave por su cuenta en el tiempo que establezca el PMM, caso contrario coordina equipo para su retiro. (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
12	Si ya se fueron evacuados los pasajeros de la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
12.1	Si hay presencia de AIA (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
12.2	Datos de clasificacion de pasajeros: cantidad y clasificación de pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
12.3	Si Policía Aeropurtuaria, aseguró del área, en caso de haber personas fallecidas, hasta que el OIJ libere la escena.	PM	-						
12.4	Habilitación de sala de atencón de familiares (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
12.5	Habilitación de área para atencion de prensa (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
12.6	Si se necesitan Torres de iluminación (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
13	Coordinar con CCK (asesor en comunicación de Aeris) la comunicación hacia prensa (si aplica,	-	-						
14	Preparar comunicado de prensa (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
15	Confirmar con PMM:								
15.1	Si ya se designó el área donde se podria colocar la aeronave al ser removida del área afectada (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM							

15.2	Tiempo estimado de reinicio de operaciones	PM	-						
15.3	Que se haya conseguido el equipo para movilizar la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
16	Emitir comunidado de prensa (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
17	Confirmar con PMM:								
17.1	Si se AIA realizará levantamiento de FOD y evidencias de la escena, caso contrario coordinar con Operaciones Aeris para que lo realice si aplicase la carta de acuerdo vigente (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
17.2	Si ya se coordinó para inspeccionar el área afectada una vez que haya sido finalizada la limpieza y levantamiento de evidencias (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
17.3	Si AIA dio claro para movilizacion de la aeronave o que cumpla con requisitos de carta de acuerdo para movilizacion de la misma (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
17.4	Que unidades de bomberos se encuentren operativas, para reestablecer categoria (si aplica, según el tipo de emergencia)	PM	-						
17.5	Que no hayan equipos y personas en el área que fue afectada, una vez que se haya cancelado la alerta	PM	-						
18	Preparar comunicado de prensa (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
19	Confirmar con PMM:								
19.1	Que esten cerrados los portones de emergencia, en caso de que se hayan habilitados	PM	-						
19.2	Que el área afectada esta operativa	PM	-						
20	Recibir cancelación de la emergencia	-	-						
21	Emitir comunidado de prensa	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Nombre del responsable**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: AE
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**Aerolinea**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Reciben la declaración de Alerta	-	-						
2	El personal a bordo de la aeronave (tripulacion) debe iniciar las labores de evacuacion de la aeronave, siguiendo con sus protocolos (si aplica, según el tipo de emergencia)								
3	Una vez evacuada la aeronave, los tripulantes deben escoltar a esos pasajeros hacia el ACV. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
4	Asignar un funcionario de la aerolínea para que se integre al PMM (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Asignar un funcionario de la aerolínea para que se integre al CCO (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	Realizar llamadas a casa matriz	-	-						
7	Imprimir lista de pasajeros y la información del vuelo -combustible, carga, equipaje y servicios especiales- (si aplica, según el tipo de emergencia)								
8	Coordinar personal de seguridad privada para brindar apoyo en las diferentes areas (si aplica, según el tipo de emergencia)								
9	Coordinar con OPS- PMM la apertura de Sala de Ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Coordinar con CCO Sala de familiares (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11	Informar al CCO si existe alguna disposicion de enviar a sus pasajeros a un Hospital Privado, para considerarlo en el plan de traslado de sus pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)								
12	Coordinar con proveedores la atención de la emergencia -Hotel, transporte, etc- (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
13	Solicitar información de traslado de pacientes a los Hospitales (si aplica, según el tipo de emergencia)								
14	Enviar asistencia a familiares a los Hospitales (si aplica, según el tipo de emergencia)								
15	Realizar la logística de movilización de la aeronave inutilizada (si aplica, según el tipo de emergencia)								
16	Activar protocolo de notificación a alianza estrategica (Star Alliance, Sky Team & One World) para apoyar a la aerolinea en el procesamiento de pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)								

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias					Código: DP-1
						Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):		**Policía Aeroportuaria**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración de alerta	-	-						
2	Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta	-	-						
3	Activar protocolo interno.	-	-						
4	Comandante se desplaza al PMM								
5	Jefe Policía Aeroportuaria se desplaza al CCO								
6	Se desplaza personal al área de recursos								
7	Definir responsable del área de recursos. Reportar al CCO los recursos con los que se cuenta								
8	Atender las necesidades tanto en el area de la emergencia como en la Terminal. Asumir puestos o cerrar otros, segun requerimiento de la operacion o indicacion del CCO								
9	Representante en el PMM asigna personal a la zona del accidente								
10	Establecer perímetro de seguridad en la zona del accidente (100 m aprox o lo solicitado por Bomberos/DIS)								
11	Colabora con la evacuación (si aplica, según el tipo de emergencia)								
12	Los funcionarios que lleguen a la escena deben apoyar en la orientación y traslado de personas a una zona segura (si aplica, según el tipo de emergencia)								
13	Realizar busqueda y rastreo de posibles victimas alrededor de la escena (si aplica, según el tipo de emergencia)								
14	Informar al personal sobre la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a las bases del Área Metropolitana y de las provincias de Heredia y Alajuela	-	-						
15	De ser requerido, coordinar con el personal que no esta en turno para que lleguen al AIJS								
16	Reforzar seguridad en perímetro del aeropuerto (comunicación mediante Charlie-Charlie)	-	-						
17	Designar oficiales de seguridad para controlar los ingresos y salidas de emergencia del AIJS (en apoyo de la seguridad AVSEC)	-	-						
18	Asigna personal para la apertura de otros portones de emergencia a solicitud del PMM								
19	Asignar personal a las siguientes áreas Sala de ilesos Sala de familiares Sala de prensa CCO (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
20	En caso de haber personas fallecidas, coordinara el aseguramiento del área, hasta que el OIJ libere la escena	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	Datos del responsable de operador áereo
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: CR-1
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**Cruz Roja**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración	-	-						
2	Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta	-	-						
3	De ser necesario, y comunica a lo interno la declaración de la alerta y del desarrollo de ésta. Con base en esta información convoca a los anillos 1 (Alajuela) y 2 (otros) respectivamente.	-	-						
4	Se envían unidades al aeropuerto, éstas se ubicarán en el área de recursos. Como minimo, Unidad de Soporte Avanzado y Rescate.	-	-						
5	Se asigna personal al PMM. Coordina transporte con Aeris en caso de ser necesario.								
6	Asignar personal en sala de familiares e ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)								
7	Ubicar otras unidades de respuesta en Rampa remota. Reportar al CCO los recursos con los que se cuenta								
8	Coordina la instalación del ACV primario y secundario y coloca las respectivas banderas de identificación de cada área.	-	-						
9	Apoyar las labores de orientacion de los pasajeros								
9	Realiza la valoración, la atención y transporte víctimas. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Coordina los requerimientos médicos necesarios mediante el PMM o el CCO si ya está conformado	-	-						
11	Asignar funcionario a la sala de ilesos. En esta sala se tendrá un consultorio que permitirá atender cualquier emergencia que ocurra en el Aeropuerto (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: ATC-1
		Versión: 02
Roll a desempeñar (código radial):	**Torre de Control** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Si observa la situación o en caso de recibir la información, notificará a Bomberos/DIS sobre el suceso ocurrido, indicando inicialmente:	-	-						
1.1	Tipo de aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
1.2	Situación presentada (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
1.3	Lugar del accidente (preferiblemente mediante coordenadas del mapa cuadriculado) y cualquier otro dato que considere necesario. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
2	Recibe declaración de alerta por parte de Bomberos/DIS/Aeris y aporta información adicional de la situación.	-	-						
3	Realizar coordinaciones (primer enlace) con la tripulacion mientras SEI no tenga comunicacion directa con dicha tripulacion (si aplica, según el tipo de emergencia)								
4	Paraliza movimiento de aeronaves en tierra y coordina con otras dependencias el desvío de vuelos que tuvieran como destino este aeropuerto, mientras se tramita el Notam de cierre de pista. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
5	Al recibir la alerta, se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
6	Se mantendrá permanentemente informado sobre evolución del evento. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7	De ser necesario y si las condiciones del Aeropuerto lo permiten, habilitar la operacion de vuelos oficiales y otros vuelos destinados para traslados medicos y de pacientes, o para la atencion del incidente (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8	Anticipar con otras dependencias (Radar, Aeropuertos alternos, FIC y Operaciones del Gestor) la llegada de las aeronaves para la posible apertura del Aeropuerto. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
9	Designar al personal que estuvo en turno para que sea sometido a una entrevista de ser requerido por las autoridades (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Recibe cancelación de la alerta por parte del PMM (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: SEI-1
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**Bomberos**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe información del evento y declara la alerta.	-	-						
2	En caso de recibir la información del evento, de manera directa la informará al ATC/DIS indicando tipo de aeronave si se conoce, situación presentada y lugar del accidente	-	-						
3	Informa al ATC, Aeris y a OCO sobre la alerta declarada y sobre el desarrollo de ésta -cambio de nivel de alerta o cancelación de la misma- (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
4	Al declarar la alerta, indica la necesidad de pasarse a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
5	Informa al PMM sobre cambio de nivel de alerta (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	Acude de inmediato al lugar del accidente y actúa según sus procedimientos de Salvamento y Extinción. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7	El Jefe de Batallon asume el puesto de Jefe de Seguridad. Perimetro, personal con equipo, etc. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
8	El encargado de SEI asume el mando (si aplica, según el tipo de emergencia)								
9	De ser necesario, solicita asistencia de unidades de apoyo adicionales a las que se activan según protocolo interno (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Desplaza el equipo adicional al sector de recursos para Bomberos, según la emergencia (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
11	Ejecuta protocolos SEI de acuerdo con las características de la emergencia (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
12	Se presenta y reasigna la ubicación del PMM.	-	-						
13	Se asigna funcionario de mayor rango al CCO								
14	Se orienta a los pasajeros que evacuaron por sí mismos a un lugar seguro inicialmente hasta que se establezca el ACV por CRC -Activar sirena o bocina de la unidad para hacer un llamado de los pacientes desorientados- (si aplica, según el tipo de emergencia)								
15	Se traslada víctimas al ACV (si aplica, según el tipo de emergencia)								
16	Control de la escena (si aplica, según el tipo de emergencia)								
17	Declarar área segura (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
18	En caso que se realicen traslados de víctimas por vía aérea (helicópteros) se deberá asignar una unidad SEI al helipunto (si aplica, según el tipo de emergencia)								
19	Reabastecer unidades (si aplica, según el tipo de emergencia)								
20	Cancela alerta (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
21	Entrega la escena a las autoridades competentes - Preservación de la escena para OIJ & AIA- (si aplica, según el tipo de emergencia)								
22	Apoya las labores de movilización de aeronaves inutilizadas (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: OIJ-1
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**OIJ**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Activa protocolo interno e informa a su personal. Desplaza recursos al Aeropuerto	-	-						
3	Asigna un representante al PMM o en caso de ser necesario establece el "Puesto de Operaciones" (si aplica, según el tipo de emergencia)								
4	Asigna un representante al CCO	-	-						
5	Inicia labores de inteligencia e investigación. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	Coordina las negociones (si aplica, según el tipo de emergencia)								
7	Analiza activar el protoclo en caso de crisis mayores.								
8	Solicitar el plano de distribucion interna de la aeronave involucrada (si aplica, según el tipo de emergencia)								
9	Confirmar la recepcion de la lista de pasajeros en el CCO (si aplica, según el tipo de emergencia)								
10	Coordina la atención de rehenes (si aplica, según el tipo de emergencia)								
11	Asignar investigadores para entrevistar a los ilesos. En caso que no se logren entrevistar en la sala de ilesos, puede hacerse en el Hotel (si aplica, según el tipo de emergencia)								
12	Cuando Bomberos declare el área segura, inicia la recolección de datos e indicios en el área del incidente -un grupo dentro de la aeronave y otro fuera, alrededor de la aeronave- (si aplica, según el tipo de emergencia).								
13	Ingresa a la escena el fotografo y encargado de sitio acompañado de un representante de Bomberos, y AOA. Fijar fotograficamente, tomar fotos panoramicas. **Se mantienen en la escena (si aplica, según el tipo de emergencia)**								
14	Ingresa a la escena el planimetrista (ingeniero forense). Tomar medidas de la escena, dentro y alrededor de la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)		-						
15	Ingresa a la escena el un investigador del OIJ, un medico forense, un fotografo y realiza el etiquetado de los cuerpos y las piezas.								

16	En coordinacion con el PMM, y en compania de un representante de AIA registrar y fijar el levantamiento de la ruta del trayecto de la aeronave (croquis). Realizar inspeccion de la ruta que sigue la aeronave. Identificar las piezas o restos de la aeronave que hayan quedado en la escena. Entregar las piezas a AIA (si aplica, según el tipo de emergencia)								
17	Establecer el Area de atencion de fallecidos, en un area segura, fuera de la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)								
18	Personal del OIJ con ayuda de bomberos hacen la extraccion de los cuerpos hacia el area de atencion de fallecidos. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
19	En el Area de atencion de fallecidos dos observatologos valoran los cuerpos (revision superficial). Una vez el patólogo valora cada victima, coordinar el traslado hacia San Joaquin. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
20	Realizar coordinacion con Unidad K9 del Ministerio de Seguridad para realizar verificacion del equipaje para desestimar cualquier amenaza (si aplica, según el tipo de								
21	Realizar constatacion del equipaje facturado. Abrir compartimiento del equipaje facturado. Realizar inventario y acta. Fotografiar y hacer un levantamiento del equipaje. Entregar el equipaje a AIA. (si aplica, según el tipo de emergencia)								
22	Fotografiar el equipaje de mano y su ubicación (si aplica, según el tipo de emergencia)								
23	Si hay equipaje disperso fuera de la aeronave, se debe recolectar, colocarlo en carretas, y realizar un inventario general. Entregar el equipaje a DGAC Accidentes - Incidentes. (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
24	Hacer entrega del equipaje a la aerolinea (si aplica, según el tipo de emergencia)								
25	Libera la escena del incidente (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: PT-1
		Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial): **Transito** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Activa protocolo interno e informa a su personal e informa a bases cercanas. Desplaza recursos al Aeropuerto	-	-						
3	Asigna un representante al CCO	-	-						
4	Se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta								
5	Definir rutas segun el flujo y volumen que se va generando de la emergencia								
6	Envía personal y equipos a puntos estratégicos y procede al cierre de vías, en caso de ser necesario, permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este Plan.								

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: DGAC-1
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**DGAC OPS**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Asigna un representante al CCO	-	-						
3	Se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta								
4	En caso que Aeris ocupe apoyo, coordina emision de NOTAM, segun las areas afectadas & operaciones afectadas por la emergencia (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Coordinar durante la atencion de la amergencia la operacion en aeropuertos alternos (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	En caso que Aeris ocupe apoyo, coordina cancelacion de NOTAM, segun se reestablezcan las operaciones y&o areas afectadas (si aplica, según el tipo de emergencia)								

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: AVSEC-1
		Versión: 01
	Roll a desempeñar (código radial): **DGAC AVSEC** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Asigna un representante al CCO	-	-						
3	Se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta								
4	Analizar lo relativo a indicios del equipaje o pasajeros que podrian verse como un acto de interferencia ilicita (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Evaluar con base en la informacion identificada si se requiere inspeccion de todo el equipaje y/o pasajeros (si aplica, según el tipo de emergencia)								

Observaciones generales

Realizado por	Datos del responsable de operador áereo
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: DIS-1
		Versión: 01
	Roll a desempeñar (código radial): **DIS** **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe o realiza declaratoria de alerta.	-	-						
2	Lidera el PMM (si aplica, según el tipo de emergencia)								
3	"Puesto de Operaciones" (si aplica, según el tipo de emergencia)								
4	Asigna un representante al CCO	-	-						
5	Se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta								
6	Activan su oficina a nivel central								
7	Notifican a la UEI								
8	Analizar la informacion de los pasajeros -lista de pasajeros, nacionalidades, pefiles, pasajeros de alto rango como diplomaticos, etc- (si aplica, según el tipo de emergencia)								
9	Determinar si existe alguna informacion o amenaza especifica. Informarlo al CCO para analizar y definir acciones (si aplica, según el tipo de emergencia)								
10	Contactar al OIJ a traves del CCO para determinar si se requiere algo adicional (si aplica, según el tipo de emergencia)								
11	Si hubiera algun diplomatico de alto nivel se coordino con cancilleria								

Observaciones generales

Realizado por	Datos del responsable de operador áereo
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: MI-1
		Versión: 01
	Roll a desempeñar (código radial): Migracion **Fecha:**	Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Asigna un representante al CCO	-	-						
3	Se pasa a la frecuencia de emergencia (canal 1, radio del Gestor) hasta que finalice la alerta								
4	Verificar si en la lista de pasajeros hay pasajeros de alto nivel para darles un trato especial (si aplica, según el tipo de emergencia)								
5	Empezar a documentar a las personas que salieron como ilesos. De ser necesario, desplazar a un funcionario a la sala de ilesos (si aplica, según el tipo de emergencia)								
6	De ser necesario y si la emergencia lo amerita, permitir el ingreso de los pasajeros al pais. Posterior al ingreso de estos pasajeros, realizar las coordinaciones con los consulados respectivos (si aplica, según el tipo de emergencia)								

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias				Código: CNE-1
					Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**CNE**	**Fecha:**		Página 1 de 1

a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Asigna un representante al CCO	-	-						
3	Activar simultaneamente CATEA								
4	Coordinar los recursos que pueda requerir la atencion de la emergencia, y que sean trasladados desde el PMM al CCO								
5	Inventariar y presentar al CCO la lista de recursos con los que se cuenta								
6	Activar el Comite Municipal de Alajuela								

Observaciones generales

Realizado por	**Datos del responsable de operador áereo**
Nombre:	
Firma:	

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Lista de chequeo en caso de emergencias	Código: AIA-1
		Versión: 02
	Roll a desempeñar (código radial):	**AIA CETAC**	**Fecha:**	Página 1 de 1

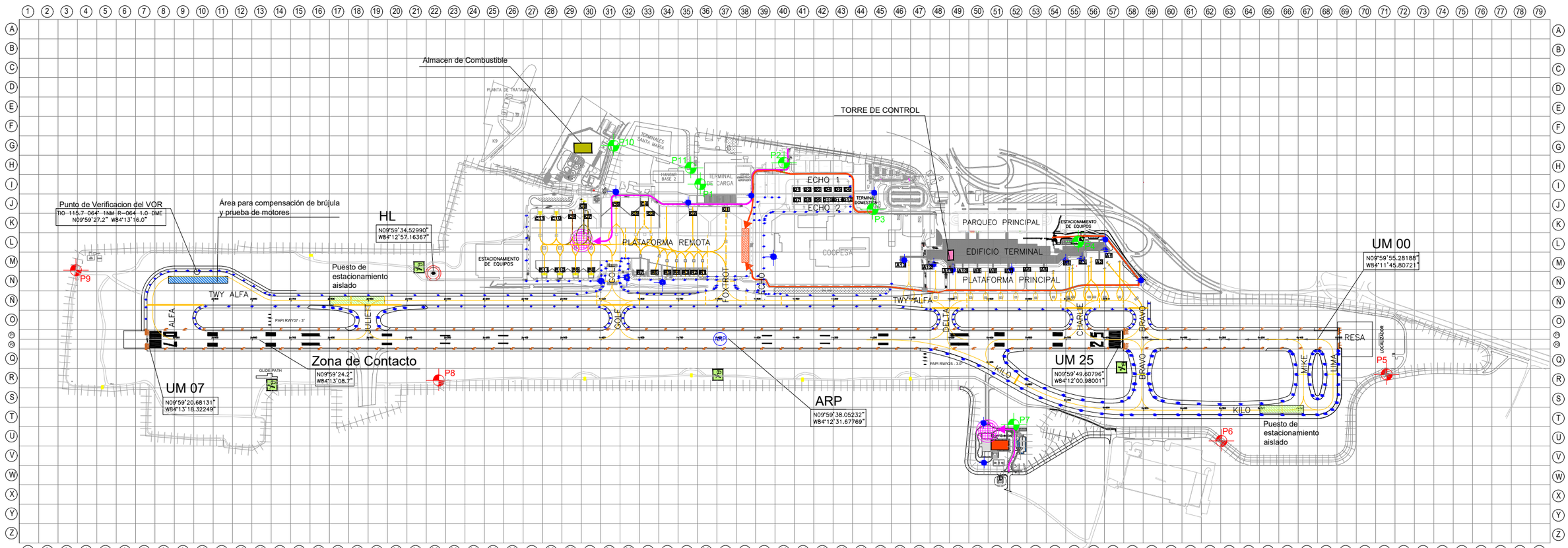
a. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen, siendo la primer opción el utilizar el radio de comunicación.
b. Marque con un "check" si se realiza, no se realiza o no aplica la actividad, y la hora en que se completa la acción.

Ítem	Actividad	Código radial	Teléfono	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
					Sí	No	N/A		
1	Recibe declaración y cancelación de la alerta	-	-						
2	Activa protocolo interno	-	-						
3	Asigna al menos dos Oficiales de investigación de Accidentes al PMM para coordinar las acciones pertinentes a la investigación del accidente (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
4	Asigna un Oficial al CCO, si se requiere (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
5	Cuando Bomberos/DIS declare el área segura, inicia la recolección de datos e indicios en el área del incidente -un grupo dentro de la aeronave y otro fuera, alrededor de la aeronave- (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
6	Ingresa a la escena acompanado de un fotografo y encargado de sitio del OIJ con un representante de Bomberos, . Fijar fotograficamente, tomar fotos panoramicas. **Se mantienen en la escena** (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
7	En coordinacion con el PMM, registrar y fijar el levantamiento de la ruta del trayecto de la aeronave (croquis), en compania de funcionario del OIJ. Realizar inspeccion de la ruta que sigue la aeronave. Identificar las piezas o restos de la aeronave que hayan quedado en la escena (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
8	Resguardar las piezas (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
9	Entrevistar a personal involucrado, como ATC y testigos (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						
10	Libera la escena del incidente para iniciar la remoción de la aeronave (si aplica, según el tipo de emergencia)	-	-						

Observaciones generales

Realizado por	Datos del responsable de operador áereo
Nombre:	
Firma:	

AP3 Plano cuadriculado del aeropuerto



SIMBOLOGIA

- Helipuerto
- Conos de dirección de viento
- Almacen de combustible
- Puente Cap. 5 ton
- Accesos Emergencia
- Accesos Seguridad
- Flujo de Cruz Roja
- Flujo de Bomberos
- Área de Recursos / Espera
- Área de Recursos / Espera Bomberos
- Hidrantes
- Torre de Control
- Puesto de estacionamiento aislado
- Area para compensación de brújula y prueba de motores.
- Perímetro
- Estación de Bomberos

AERIS COSTA RICA
Una empresa del Grupo CCR

Plano Operativo
Aeropuerto Juan Santamaría

JUAN SANTAMARIA
ALAJUELA / COSTA RICA

NORTE

Rev.	14
Fecha	
D	01
M	01
A	2023

AP4 Reglamento Comité de Emergencias

Reglamento del Comité de Emergencias

1. DEFINICIONES Y ACRONIMOS

Los siguientes términos tienen las definiciones que a continuación se establecen, para los efectos del presente Reglamento:

"Reglamento" Reglamento del Comité de Emergencias del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

"COMITÉ" Grupo de personas encargadas de la toma de decisiones referentes al Plan de emergencias del Aeropuerto y temas relacionados.

"Aeropuerto" o "AIJS", el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

"Día(s)", día(s) natural(es).

"PEA", Plan de emergencias del aeropuerto.

T I T U L O I

DEL OBJETIVO Y FINALIDADES

ARTÍCULO 1. El Gestor, en su condición de responsable de la administración y operación del AIJS, procede a crear el Comité de Emergencias del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. El objetivo primordial del COMITÉ es asesorar, recomendar, coordinar y ejecutar, con las diferentes instituciones, las acciones necesarias para la atención de emergencias y realización simulacros. Esto con el fin de procurar la mejora en los procedimientos de atención de emergencias definidos en el PEA.

T I T U L O II

DEL CONTENIDO Y ALCANCE

ARTÍCULO 2. El presente reglamento contiene las responsabilidades del COMITÉ, su integración y organización, así como las obligaciones de los miembros que lo conforman.

ARTÍCULO 3. El presente reglamento es de aplicación a los representantes que conforman el COMITÉ, y a las organizaciones y/o empresas que éstos representan.

T I T U L O III

DE LA ORGANIZACIÓN

CAPITULO 1: DE LAS ATRIBUCIONES DEL COMITÉ

ARTÍCULO 4. Las atribuciones generales que deberá cumplir el COMITÉ son las siguientes:

a. Revisión y mejora del PEA.
b. Colaborar con la ejecución de simulacros.
c. Análisis y evaluación de las emergencias ocurridas en el AIJS (reuniones API).
d. Supervisar el cumplimiento de los procedimientos definidos en el PEA.
e. Definir y ejecutar planes de trabajo, con base a los acuerdos del comité (sub-comités).

CAPITULO 2: DE LA CONFORMACIÓN DEL COMITÉ

ARTÍCULO 5. El COMITÉ estará integrado por:

A. Miembros Titulares
   1. Con voz y voto
   2. Con voz y sin voto
B. Miembros Suplentes
   1. En ausencia del miembro titular tendrá voz y voto

ARTÍCULO 6. El COMITÉ estará integrado por los siguientes miembros, debidamente acreditados por los máximos jerarcas de las instituciones que representan:

A) Miembros permanentes con voz y voto:
   a) Administración del Aeropuerto.
   b) Bomberos del Aeropuerto
   c) Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)

d) Cruz Roja Costarricense
e) Dirección General de Aviación Civil, departamento de Operaciones
f) Dirección General de Aviación Civil, unidad AVSEC-FAL
g) Dirección General de Aviación Civil, Unidad de Investigación de Accidentes
h) Policía Aeroportuaria – Vigilancia Aérea
i) Dirección de Inteligencia y Seguridad
j) Policía de Tránsito
k) Dirección General de Migración y Extranjería
l) Aduanas
m) Ministerio de Agricultura y Ganadería
n) Líneas Aéreas involucrada (si aplica)
o) Representante del Comité de Operadores
p) Comisión Nacional de Emergencias
q) Organismo de Investigación Judicial
r) Caja Costarricense de Seguro Social (Hospitales y Centros de Emergencia de la Comunidad)

B) Miembros permanentes con voz y sin voto:
a) Órgano Fiscalizador de la Gestión Interesada

ARTÍCULO 7. Los Miembros del COMITÉ deberán ser designados directamente por la Dirección o Gerente General de la Institución, y debe contar con las facultades necesarias para la toma de decisión, así como para elevar los temas, que así lo requieran, a los máximos jerarcas de la institución o empresa a la que representan.

ARTÍCULO 8. Por cada institución se designará un miembro permanente y se nombrará un miembro suplente que podrá asistir en ausencia del titular, con los mismos derechos, deberes y limitaciones del titular. Asimismo, el suplente podrá participar junto con el titular cuando se requiera.

ARTÍCULO 9. El COMITÉ podrá convocar a invitados especialistas, en distintas áreas relacionadas que resulten de interés para la satisfacción del objetivo del COMITÉ.

ARTÍCULO 10. La dirección del COMITÉ estará a cargo de la Administración del Aeropuerto.

ARTÍCULO 11. La Administración del Aeropuerto realizará las siguientes funciones:

a) Presidir COMITÉ y dirigir los debates.
b) Aprobar las Actas de Sesiones (minuta).
c) Recibir, enviar y tramitar la correspondencia pertinente.
d) Preparar la Agenda para las sesiones del COMITÉ.
e) Organizar y custodiar el archivo del COMITÉ.
f) Realizar las convocatorias a sesiones ordinarias y extraordinarias.

ARTÍCULO 12. Todos los miembros e invitados del COMITÉ tendrán los siguientes deberes:

a) Informar a sus representadas o representados de los acuerdos firmes del COMITÉ, y velar por la ejecución por parte de los mismos.
b) Guardar absoluta confidencialidad sobre la información que conozca como miembro del COMITÉ, debiendo informar o comunicar la misma únicamente a quienes necesariamente deban conocerla para el efectivo cumplimiento de los objetivos del COMITÉ.
c) Realizar las tareas asignadas por el COMITÉ dentro del plazo conferido al efecto.
d) Asistir a las sesiones a las que sean convocados personalmente o por medio de su suplente.
e) Brindar la información que requiera el COMITÉ para la satisfacción del objetivo del mismo.

T I T U L O IV

DE LAS SESIONES

ARTÍCULO 13. El COMITÉ sesionará de forma ordinaria cada tres mes.

ARTÍCULO 14. El COMITÉ cerrará puertas para iniciar la sesión quince minutos después de la hora convocada. Las sesiones ordinarias, tendrán un tiempo máximo de duración de dos horas. En caso que se requiera ampliar el tiempo de la sesión, se tomará la decisión por mayoría simple de los miembros del COMITÉ, en caso que el resultado sea negativo la Administración del Aeropuerto podrá llamar a una sesión extraordinaria.

ARTÍCULO 15. Las sesiones serán celebradas en el Aeropuerto o en el lugar que expresamente se indique en la convocatoria respectiva.

ARTÍCULO 16. Para poder sesionar, el COMITÉ requerirá de un quórum constituido al menos por la tercera de los miembros que lo integran.

ARTÍCULO 17. El COMITÉ podrá levantar la sesión o suspender la discusión de un asunto determinado, cuando no se encuentre presente el representante de la dependencia, empresa, organismo o sector al que compete directamente el asunto que ha de examinarse.

ARTÍCULO 18. Las Actas de Sesiones (minuta) serán enviadas por la Administración del Aeropuerto en los siguientes 15 días después se realizadas las sesiones del COMITÉ.

T I T U L O V

DE LA VOTACIÓN

ARTÍCULO 19. En caso de que se requiera realizar alguna votación, para validar las recomendaciones emitidas por los miembros del COMITÉ, se deberá contar con la mayoría simple de los miembros presentes con derecho a voto, y para estos efectos las abstenciones no se computarán como votos.

T I T U L O VI

DE LA CONFORMACIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO

ARTÍCULO 20. Para el cumplimiento del objetivo del comité, de ser necesario se constituirán grupos de trabajo, en cuyo caso se nombrará a un coordinador.

ARTÍCULO 21. Los grupos de trabajo podrán estar integrados por miembros Permanentes, Suplentes e invitados.

ARTÍCULO 22. En los grupos de trabajo deberá participar un representante de la empresa, institución o agencia, al que le compete directamente al asunto que será revisado.

ARTÍCULO 23. Al coordinador del grupo de trabajo le corresponderán las siguientes funciones:

a) Convocar las Sesiones del grupo de trabajo, presidiéndolas y dirigiendo los debates.
b) Velar por el cumplimiento de los objetivos dispuestos por el COMITÉ con la creación del grupo de trabajo.
c) Presentar un informe al COMITÉ del avance y resultados obtenidos en cada sesión del comité.

T I T U L O VII

DE LA VIGENCIA

RIGE A PARTIR del 01 de junio del 2017

Alajuela, 19 de mayo del 2017.

AP5 Lista de empresas con equipo especial, a contactar en caso de emergencia

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	Cargas Especiales Mincho				
Teléfono	2494-4739	**Fax:**	2441-5106		
Ubicación	Grecia, La Argentina. Radial a Grecia en Altos de Peralta				
Página web	www.cargasmincho.cr				
Contacto	Geovanny Quesada Araya / Elí Quirós			**Correo electónico**	gquesada@cargasmincho.cr / kquesada@cargasmincho.cr / equiros@cargasmincho.cr
Telefonos:	**Oficina**	2494-4739 / 2494-5061 (ext. 113, 114 & 115)	**Celular**	8849-2222 / 8399-9481	**Casa de habitación**	No aportado

Iten	Equipo	Cantidad	Ubicación	Tiempo de respuesta < de 1 hora		Tiempo aproximado
				SI	NO	
1	Grua de 10 a 90 toneladas	8		X		40 minutos
2	Cabezal	18		X		40 minutos
3	Lowboy de 30 a 90 toneladas*	22		X		40 minutos
4	Carretas planas de 24 toneladas**	8		X		40 minutos
5	Camiones especiales para tiro o remolcador para cargas pesadas	4		X		40 minutos
6	Remolques tipo modular Cometto 51M (5 líneas c/u). Capacidad por unidad: 140 tons, para una capacidad total de: 560 tons y de largo variable según configuración, hasta 30 mtrs.	4		X		40 minutos
7	Remolque porta tubos con diámetros ajustable hasta 5.5 mtrs. Largo de cama: 22 mtrs Capacidad: 50 tons	1		X		40 minutos
8	Adaptadores para cargas auto soportables (cilindros). Marca: Trailona. Largo: 4.8 mtrs de diámetro, con capacidad de: 80 tons	2		X		40 minutos
9	Carretas extensibles tradicionales. Largo plataforma: 18 mtrs Capacidad: 40 tons.	2		X		40 minutos
10	Carretas extensibles con ejes direccionales y ajuste de altura por suspensión hidráulica. Largo: 39 mtrs y opcional modificable: 44 mtrs. Capacidad: 40 tons.	2		X		40 minutos

Observaciones: El Tiempo de respuesta puede variar de acuerdo a la hora y ubicación de los equipos.
Ofrece modificación de equipos especiales en caso de requerirse.
*Carreta para cabezal, de 2 y 3 ejes.
** Para cabezal, de 2 y 3 ejes.

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	Transportes Internacionales Tical S.A					
Teléfono	2437-5757	**Fax:**	2442-9480			
Ubicación	1 km al este del Aeropuerto Juan Santamaría, Río Segundo de Alajuela					
Página web	www.tical.com					
Contacto	Jorge Mario Araya - Manfred Pizarro			**Correo electónico**	jaraya@grupotical.com / mpizarro@grupotical.com	
Telefonos:		**Oficina**	2437-5795 - 2437-5781	**Celular**	7071-7784 - 7071-7788	**Casa de habitación**	2437-5747 / 2437-5748 / 2487-4446

Item	Equipo	Cantidad	Ubicación	Tiempo de respuesta < de 1 hora		Tiempo aproximado
				SI	NO	
1	Cabezal	2	Tical, Alajuela	X		45 minutos
2	Furgón 53 pies, capacidad 20 toneladas	1	Tical, Alajuela	X		45 minutos
3	Furgón 48 pies, capacidad 18 toneladas	3	Tical, Alajuela	X		45 minutos
4	Pick up	2	Tical, Alajuela	X		45 minutos
5	Camión 7 TONELADAS	2	Tical, Alajuela	X		45 minutos

Observaciones: N/A

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	Servicios Ambientales Geocycle						
Teléfono	2550-8270	**Fax:**	2591-8834				
Ubicación	Agua Caliente de Cartago de los Tribunales de Justicia 4.7 km al Sur						
Página web	www.geocycle.co.cr						
Contacto	Sergio Campos Benavides				**Correo electónico**	sergio.campos@geocycle.com	
Telefonos:		**Oficina**	2550-8285	**Celular**	8703-6511	**Casa de habitación**	2275-7404

Item	Equipo	Cantidad	Ubicación	Tiempo de respuesta < de 1 hora		Tiempo aproximado
				SI	NO	
1	Pick Up	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
2	Compresor	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
3	Bombas neumáticas	4	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
4	Mangueras 1/2, 2, 3 pulgadas	12	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
5	Contenedores 48 y 51 pies	2	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
6	Cisternas 24 tons	3	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
7	Camion 4 Toneladas Rotulado Materiales Peligrosos	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
8	Camion especial para atencion de derrames	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
9	Camion Roll Off	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
10	Camion Recolector	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
11	Camiones 7 Toneladas Rotulado Materiales Peligrosos	4	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
12	Minicargadores	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
13	Montacargas	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
14	Equipo especial para contencion de todo tipo de derrames*	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas
15	Cisternas 10 Toneladas	1	Cartago Agua Caliente		X	2 horas

Observaciones:

***** En en kit especial, hay materiales para derrames de ácidos, hidrocarburos, químicos. Estos son rollos absorbentes, salchichas antiderrames y dentro de los equipos de contencion tenemos bombas de succión, materiales para embalajes, y líquidos biodegradables para limpiar zonas las afectadas.

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	Grúas Rago S.A.						
Teléfono	2442-9047	**Fax:**	2442-90-47, Ext 121				
Ubicación	50 metros este de Salsas Alfaro, San Antonio del Tejar, Alajuela						
Página web	www.gruasrago.com						
Contacto	Aurelio Guzman Barboza / Luis Diego Castillo Morera					**Correo electónico**	aguzman@gruasrago.com/ info@gruasrago.com
Telefonos:		**Oficina**	2442-9047 (Ext 110 /115)	**Celular**	8399-58-99 / 8376-19-79	**Casa de habitación**	No aportado

Item	Equipo	Cantidad	Ubicación	Tiempo de respuesta < de 1 hora		Tiempo aproximado
				SI	NO	
1	Gruas de 10 hasta 220 toneladas	21	Plantel San Antonio del Tejar	X		50 minutos
2	Low boy y cabezal	3	Plantel San Antonio del Tejar	X		50 minutos
3	Carretas y cabezales	2	Plantel San Antonio del Tejar	X		50 minutos
4	Plataforma con brazo	3	Plantel San Antonio del Tejar	X		50 minutos

Observaciones: El Tiempo de respuesta puede variar de acuerdo a la hora.

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	CONSTRUCTORA MECO						
Teléfono	2519-700	**Fax:**	N/A				
Ubicación	50 metros norte del Hotel San José Palacio, San Jose, Costa Rica						
Página web	www.constructorameco.com						
Contacto	Jerry Aubourg C / Minor Bermudez Alfaro					**Correo electónico**	jerry.aubourg@constructorameco.com / minor.bermudez@constructorameco.com / info@constructorameco.com
Telefonos:		**Oficina**	2519-7113 / 2519-7119	**Celular**	8301-1666 / 6050-5605	**Casa de habitación**	N/A

Item	Equipo	Cantidad	Ubicación	Tiempo de respuesta < de 1 hora		Tiempo aproximado
				SI	NO	
1	Camión- Grua 7 T con plataforma	1	Proyectos Varios		X	2 horas
2	Cabezal-Carreta 45'	2	Proyectos Varios		X	2 horas
3	Cabezal Tarileta	2	Proyectos Varios		X	1 hora
4	Cabezal-cama baja-25 T	2	Proyectos Varios		X	2 horas
5	Vagoneta 14m3	40	Proyectos Varios		X	1 hora
6	Tanque de agua 5000 gl o más	2	Proyectos Varios		X	1 hora
7	Barredora de Pavimento	3	Proyectos Varios		X	2 horas
8	Cargador de llanta (ref.cat-966	2	Proyectos Varios		X	2 horas
9	Back Hoe	4	Proyectos Varios		X	2 horas
10	Equipo de colocación de mezcla asfáltica	3	Proyectos Varios		X	2 horas

Observaciones: Por la naturaleza de la empresa están en los proyectos de la empresa en todo el país, por lo que el tiempo aproximado podria variar segun su ubicacion.

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	Grupo RABSA					
Teléfono	22965606	**Fax:**	N/A			
Ubicación	La Uruca 200 metros este de recauchadora Gigante					
Página web	www.pasa.mx					
Contacto	Juan Carlos Mata Solano				**Correo electónico**	jcmatas@pasa.cr
Telefonos:		**Oficina**	2430-7428	**Celular**	8338-8652 /	**Casa de habitación** 2575-1032

Item	Equipo	Cantidad	Ubicación	Tiempo de respuesta < de 1 hora		Tiempo aproximado
				SI	NO	
2	Recolectores de basura	21	La Uruca	X		45 MINUTOS

Observaciones: Camiones recolectores de basura carga trasera , capcidad de 20 y 25 yardas , para capcidad de 10 y 15 toneladas

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Lista de equipo especial a contactar para soporte en caso de emergencia en el AIJS

Fecha de elaboración/actalización	15-Dec-22
Responsable por Aeris	Arturo Zamora Vargas

Datos de la empresa a contactar y equipos disponibles

Empresa	MCG (Maquinarias Camiones y Grúas)						
Teléfono	22219930	**Fax:**	N/A				
Ubicación	Del perdiódico CR HOY 100mts sur, Mata Redonda, La Sabana.						
Página web							
Contacto	Susana Viquez/Roy Pinto / Bernal Serrut Rojas					**Correo electónico**	susana.viquez@maquinariacamionesgruas.com
Telefonos:		**Oficina**	2221-9930 / 2221-5544	**Celular**	8707-4891/ 6368-9542 / 8375-9966	**Casa de habitación**	No aportado

Item	**Equipo**	**Cantidad**	**Ubicación**	**Tiempo de respuesta < de 1 hora**		**Tiempo aproximado**
				SI	**NO**	
1	Máquinas barredoras y Aspiradoras	2	La Uruca	X		45 MINUTOS

Observaciones: Maquinas barredoras y aspiradoras, marca Dulevo Evolution 5000.

AP6 Carta de acuerdo: “Uso de frecuencia de comunicaciones durante la atención de una alerta en el AIJS”

Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
Puerta Abierta al Desarrollo

Título: **Carta de acuerdo Torre de Control, Bomberos, Policía Aeroportuaria, Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional, Policía de Tránsito, Aviación Civil, Cruz Roja, Unidad de Seguridad de la Aviación y Aeris: Uso de frecuencia de comunicaciones durante la atención de una alerta en el Aeropuerto Juan Santamaría**				
Rige a partir de: 24/03/2014	Expira: Indefinida	Versión: 3	Código: 0002	Página: 1 de 5

Capítulo 1

Propósito

Establecer de mutuo acuerdo entre las partes, el mecanismo de comunicación que se empleara para la atención de alertas en el AIJS, entre Torre de Control (en adelante ATC), Estación de Bomberos, Policía Aeroportuaria (en adelante DP), Policía de tránsito (en adelante PT), Cruz Roja Costarricense (en delante CR), Dirección Nacional de Socorros y Operaciones (DINASO), Dirección de Inteligencia y Seguridad (en adelante DIS), Dirección General de Aviación Civil (en adelante DGAC), Unidad de Seguridad de la Aviación (en adelante AVSEC), y Aeris. Esta carta será parte integral del Plan de Emergencias del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en adelante AIJS).

Capítulo 2

Alcance

Las normas y procedimientos aquí descritos se deben aplicar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, además la cadena de notificación que se utilizará para todas las alertas que se declaren en el AIJS, estará basada en el Plan de Emergencias del AIJS, vigente.

Capítulo 3

Responsabilidades

La Torre de Control por medio de los controladores de Tránsito Aéreo, la Policía Aeroportuaria y de Tránsito, la DIS, por medio de los oficiales a cargo, Bomberos por medio del Jefe de turno, la Cruz Roja por medio del personal a cargo de la alerta, DGAC por medio del

personal de Operaciones del AIJS en turno y Operaciones Aeris, por medio de los Coordinadores de Operaciones.

Capítulo 4

Mecanismos de comunicación

Las coordinaciones entre las partes, se efectuarán por medio del equipo de comunicación (radios) proveído Aeris Holding en el canal radial establecido para cada entidad, salvo que los equipos de comunicación fallen, por lo que se deberá emplear el plan de contingencia que se estipula en el capítulo 6.

Capítulo 5

Procedimientos

5.1 A partir de la firma de este documento, las comunicaciones que se realicen desde el momento que se reciba la declaración de una de las alerta estipuladas en el Plan de Emergencia del Aeropuerto (en adelante PEA) y hasta que la misma sea cancelada, según la cadena de notificación correspondiente, todas las instituciones firmantes de este acuerdo, se comprometen a ubicarse en el canal número 1, denominado "Emergencias" del sistema de radios de la Administración del Aeropuerto. Por medio de este canal se manejarán todos los detalles referentes a la atención de la emergencia. Todas las informaciones que se emitan por medio de esta frecuencia serán calificadas como oficiales. La entidad que esté a cargo de la emergencia en el PMM, será quien tenga la responsabilidad y autoridad para modular la frecuencia.

5.1.1 Alerta 2: Bomberos

5.1.2 Alerta 3: Bomberos

5.1.3 Alerta 4 A o 4B: Bomberos

5.1.4 Alerta 5: Bomberos

5.1.5 Alerta 6: DIS

5.1.6 Alerta 7: Bomberos

5.2 Las declaraciones de alerta que realice la DIS, Bomberos o ATC deberán ser transmitidas por el sistema de comunicación establecido en el punto 5.1 anterior (esto es, por medio del sistema de radios de la Administración del Aeropuerto, en el canal de ATC o de operaciones según corresponda).

5.3 Una vez declarada alguna de las alertas establecidas en el Plan de Emergencias del AIJS, con excepción de la Alerta 1, la institución que declare una alerta, al pasar la información de la declaratoria de la alerta deberá hacer la salvedad a quien reciba la información, de que se debe ubicar en el canal denominado emergencias, además de continuar con la respectiva cadena de notificación. Si no hay una instrucción explícita del cambio de canal, se dará por entendido que todas las comunicaciones se continuarán en el canal de "emergencias".

Capítulo 6

Plan de contingencia

6.1 En caso de que no se pueda utilizar el sistema de radio de la Administración del Aeropuerto en el canal de ATC, para informar a Bomberos sobre una posible alerta, se utilizarán los medios de comunicación alternativos que se detallan:

6.1.1 Sistema alternativo 1. El teléfono de emergencias con línea directa entre ATC y la Estación de Bomberos, si aplicase

6.1.2 Sistema alternativo 2: Sistema de radio de Bomberos instalado en la Torre de Control.

6.2 En caso de que no se pueda utilizar el sistema de radio de la Administración del Aeropuerto en el canal de Operaciones, para informar a la DIS sobre una posible alerta, se utilizara los medios de comunicación alternativos que se detallan:

6.2.1 Sistema alternativo 1: Se contactara vía telefónica a la oficina de la DIS en el aeropuerto.

6.2.2 Sistema alternativo 2: Se contactara a la central de comunicaciones de la DIS, para que contacten vía radio al personal destacado en el aeropuerto.

6.3 En caso de que durante la emergencia, falle el sistema de radio de la Administración del Aeropuerto, jefe del Puesto de Mando Móvil será el encargado de definir los medios de comunicación alternativos que se utilizarán:

6.3.1 Sistema alternativo 1: Sistema de radio de Bomberos instalado en la Torre de Control.

6.3.2 Sistema alternativo 2: Cualquier otro sistema que disponga el jefe del Puesto de Mando Móvil.

Capítulo 7

Disposiciones finales

7.1 Todo el proceso indicado en esta carta aplicara para cualquier comunicación que deba utilizarse para la atención de una, de las alertas abarcadas en el PEA.

Capítulo 8

Cambios o enmiendas

8.1 Cualquier cambio a los procedimientos que vayan a afectar esta carta de acuerdo solo podrá hacerse previa coordinación entre la ATC, DP, PT, Bomberos, DIS, CR, DGAC, y Aeris.

Eugenio Coto Jefe de Torre de Control, Dirección General de Aviación Civil	Cesar Tello Gerente de Operaciones y Seguridad, Aeris Holding
Milton Chávez Jefe de DIS AIJS	Alain Rojas Jefe de Operaciones, Dirección General de Aviación Civil
Marcos Trigueros	Jim Batres

Jefe de Estación de Bomberos AIJS	Cruz Roja Costarricense, Subdirección Nacional de Socorros y Operaciones (DINASO)
Glen Pacheco	Sergio Vargas
Jefe de Policía Aeroportuaria	Jefe de Policía de Tránsito
Rodolfo Vázquez	
Jefe de Unidad AVSEC	

AR
GM

AP7 Carta de acuerdo: “Remoción de aeronaves inutilizadas”

Capítulo 1

Propósito

Establecer, de mutuo acuerdo entre la Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil (en adelante AIA) y Aeris, las responsabilidades de ambas instituciones para obtener las evidencias necesarias en el proceso de investigación de incidentes/accidentes de aeronaves, así como los procedimientos para restablecer las operaciones del Aeropuerto en el menor tiempo posible, referente al movimiento de aeronaves inutilizadas. Esto en cumplimiento con el AIC: "**Atención de Sucesos, Traslados y Movimiento de Aeronaves Inutilizadas e Aeropuertos Internacionales"** (en su versión vigente).

Capítulo 2

Alcance

Esta carta de acuerdo aplica para incidentes con aeronaves inutilizadas, que ocurran en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en adelante AIJS) y que cumpla con los requerimientos o alcance, que se detalla en el AIC: **"Atención de Sucesos, Traslados y Movimiento de Aeronaves Inutilizadas en Aeropuertos Internacionales",** en el apartado ***"b",*** como:

> "Excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor: (incluido su capó o accesorios), hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimientos de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños a álabes del rotor principal, álabes del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o

choque con aves -incluyendo perforaciones en el radomo-. (Disposición contenida en la enmienda No.13 al Anexo 13, en su Capítulo: Definiciones). La ampliación a la excepción del concepto de incidentes de aviación, se contempla en la última enmienda N°13 al Anexo 13, en su parte de definiciones".

Cualquier otro evento o tipificado en este alcance que involucre una aeronave inutilizada en el AIJS, va a requerir de la presencia de un investigador y el visto bueno de la AIA para su movilización.

Capítulo 3

Responsabilidades

La AIA por medio de los investigadores que recibirán la información del evento y las partes de la aeronave involucrada, de parte de los Coordinadores de Operaciones de Aeris que serán los encargados de coordinar la remoción de la aeronave inutilizada.

Capítulo 4

Mecanismos de comunicación

Aeris notificará a la AIA, vía telefónica, a los números de telefónicos establecidos (Cell 24 horas 8705-6962 o teléfono de oficina 2290-0664 y al correo rjimenez@dgac.go.cr), que se pueden encontrar en el directorio del Plan de Emergencia del Aeropuerto.

Capítulo 5

Procedimientos

5.1 En caso de que suceda un evento en el AIJS, que obligue a cerrar la pista, una de sus calles de rodaje o parte de una plataforma, debido a que una aeronave que cumple con el alcance definido en el Capítulo 2 queda inutilizada, se procederá de la siguiente manera:

5.1.1 Aeris solicitará a la tripulación colocar el collarín de los Circuit Breakers (CB´s) de las CVR/FDR (grabadoras de la aeronave) para evitar un sobre grabado.

5.1.2 Operaciones Aeris notificará vía teléfono a la AIA sobre el evento ocurrido en el AIJS y proporcionará en su comunicación la siguiente información:

5.1.2.1 Tipo de aeronave
5.1.2.2 Matrícula de la aeronave
5.1.2.3 Nombre del Operador Aéreo
5.1.2.4 Cantidad de pasajeros a bordo (Declaración general del manifiesto de pasajeros y carga).
5.1.2.5 Tipo de daño (Respaldado con fotos y videos donde quede evidenciado el daño)
5.1.2.6 Ubicación de la aeronave (referencias donde se pueda ubicar en coordenadas o puntos del aeropuerto donde exista la posibilidad de documentar su posición final)
5.1.2.7 Nombre del piloto de la aeronave y su número de licencia (fotos de la licencia y certificado médico si fuera posible).

5.1.3 Operaciones Aeris procederá a tomar las fotografías de la aeronave, incluyendo las siguientes:

5.1.3.1 Fotos de todas las partes que hayan quedado distribuidas por las diferentes superficies del aeródromo.
5.1.3.2 Fotos del trayecto que siguió la aeronave desde el momento en que tuvo el incidente hasta que se detuvo.
5.1.3.3 Fotos de la aeronave que demuestren su condición.
5.1.3.4 Todas las fotos deben incluir una foto panorámica y otra con acercamiento utilizando algún artículo que permita dar una referencia sobre el tamaño del objeto retratado.
5.1.3.5 Levantamiento de coordenadas del punto.

5.1.4 Una vez tomadas las fotos, Operaciones de Aeris mantendrá bajo su custodia todas las partes que se hayan desprendido de la aeronave en un lugar seguro y la AIA deberá recogerlas en los siguientes tres días hábiles (a partir del día siguiente al que Operaciones de Aeris notifique a la AIA). En caso de que la AIA no las retire, Aeris se las entregará nuevamente al Operador Aéreo o dueño de la aeronave. Si este último no las recibe se dispondrán estas partes como basura ordinaria.

5.1.5 Una vez retiradas las partes de la escena, Operaciones Aeris dará la orden para el movimiento de la aeronave, para lo cual hará las coordinaciones respectivas con el Operador de la Aeronave (o Proveedor Servicios de Asistencia Técnica en Tierra, según aplica). En caso excepcional, de que el Operador Aéreo no cumpla con el plazo de tiempo dado para la movilización de esta o no cuente con los medios para realizarlo, Aeris procederá con el movimiento de la aeronave según lo establecido Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

5.1.6 Después de transcurrido el evento, Aeris procederá a remitir a la AIA la información recopilada del evento, junto con el reporte inicial (Hoja de Acción Incidentes, Accidentes y Eventos en el AIJS) y los videos disponibles del CCTV.

Capítulo 6

Plan de contingencia

6.1 En caso de que el personal de Operaciones de Aeris no lograse contactar vía telefónica al personal de la AIA (a los contactos descritos en el Capítulo 4), para informarles lo indicado en el punto 5.1.1 al momento del evento, se les dejara un mensaje en la contestadora de voz y a el correo electrónico rjimenez@dgac.go.cr, y se procederá con los restantes puntos del procedimiento 5.1.

Capítulo 7

Disposiciones finales

7.1 Todo el proceso indicado en esta carta aplicará para la remoción de aeronaves inutilizadas en el Aeropuerto Juan Santamaría, según el alcance definido en el Capítulo 2.

Capítulo 8

Cambios o enmiendas

8.1 Cualquier cambio a los procedimientos que vayan a afectar esta carta de acuerdo solo podrá hacerse previa coordinación entre la AIA del CETAC y Aeris.

Cap. Ricardo J. Jiménez Paniagua.	Juan F. González Belliard.
Jefe de Autoridad de Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos del Consejo Técnico de Aviación Civil.	**Director de Operaciones y Seguridad Aeris Holding Costa Rica.**

AP8 Carta de acuerdo: “Inspección de pista durante la atención de las alertas 2, 3, 4A, 4B, 5 y 7”

Capítulo 1

Propósito

Establecer de mutuo acuerdo entre la Torre de Control (en adelante ATC), la Estación de Bomberos del AIJS y Aeris, el procedimiento que se llevará a cabo durante la atención de las alertas 2, 3, 4A, 4B, 5 y 7, con fin de llevar a cabo la correspondiente inspección del área de maniobra (pista y las calles de rodaje), con el objetivo de reanudar las operaciones del aeropuerto lo más pronto posible. Esta carta será parte integral del Plan de Emergencias del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (en adelante AIJS).

Capítulo 2

Alcance

Las normas y procedimientos aquí descritos se deben aplicar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para realizar la inspección del área de maniobra (pista y calles de rodaje), durante la atención de las alertas 2, 3, 4A, 4B, 5 y 7.

Capítulo 3

Responsabilidades

La Torre de Control por medio de los controladores de Tránsito Aéreo facilitar el proceso de inspección del area de maniobra, Bomberos por medio del personal que atiende la alerta gestionar la puesta en servicio del aeropuerto y Aeris por medio de los coordinadores de Operaciones realizar la inspección del área de maniobra.

Capítulo 4

Mecanismos de comunicación

Las coordinaciones entre la Torre de Control, Bomberos, Policía Aeroportuaria y el personal de Operaciones Aeris, se efectuarán por medio del equipo de comunicación (radios) proveído Aeris Holding en el canal radial ya establecido, para este fin (canal “Emergencias”).

Capítulo 5

Procedimientos

5.1 A partir de la firma de este documento, cada vez que se presente una declaración de alerta 2, 3, 4A, 4B, 5 y 7, se acuerda que Aeris realizará una inspección del área de maniobra (pista y las calles de rodaje).

5.2 Para tal fin, se acuerda que en los casos de las alertas 2 y 3, dependiendo de la pista por la cual aproxime la aeronave en emergencia, la móvil del Aeris se ubicará cerca de las unidades de Salvamento y Extinción de Incendios. Esto se realizará como se detalla a continuación.

5.2.1 Pista 07:

5.2.1.1 Si las unidades de Salvamento y Extinción de Incendios se ubican en la bahía de espera 07 sobre la calle de rodaje ALFA, la móvil se ubicará también sobre dicha calle de rodaje, al lado derecho de dichos móviles.

5.2.1.2 Si las unidades de Salvamento y Extinción de Incendios se ubican a la altura de la calle de rodaje GOLF o JULIETT sobre la calle de rodaje ALFA (esto con el propósito de disminuir el riesgo de una colisión con la aeronave en emergencia), la móvil del Gestor de ubicará en la rampa remota.

5.2.2 Pista 25:

5.2.2.1 Si las unidades de Salvamento y Extinción de Incendios se ubican en la calle de rodaje BRAVO sobre la calle de rodaje Alfa, la móvil del Gestor se ubicará al costado sur posición de estacionamiento A1 (fuera de calle de rodaje Alfa).

5.2.2.2 Si las unidades de Salvamento y Extinción de Incendios se ubican a la altura de la calle de rodaje DELTA sobre la calle de rodaje ALFA (esto con el propósito de disminuir el

riesgo de una colisión con la aeronave en emergencia), la móvil del Gestor se ubicará al costado sur posición de estacionamiento A1 (fuera de calle de rodaje Alfa).

5.3 Una vez que la aeronave haya aterrizado y bomberos haya finalizado su procedimiento de persecución de la aeronave en emergencia, y el último camión de Salvamento y Extinción de Incendios haya desalojado la pista, la móvil del Gestor ingresará e iniciará la inspección de la pista que utilizó la aeronave en emergencia, desde el umbral hasta la intersección donde ésta desalojó la pista, sin solicitar autorización a la Torre de Control.

5.4 Finalizada la inspección de pista, la móvil del Gestor continuará la inspección de las calles de rodaje que utilizó la aeronave en emergencia y los camiones de Salvamento y Extinción de Incendios (sin solicitar autorización a la Torre de Control), para luego continuar detrás de las unidades de bomberos hasta que la aeronave abandone la calle de rodaje Alfa y sea ubicada en la rampa remota.

5.5 Finalizada la inspección del área de maniobra (la pista y calles de rodaje) se notificará al ATC y a Bomberos, los resultados de esta.

Si al finalizar la inspección del área de maniobras (la pista y calles de rodaje), la misma es declarada operativa por parte del Aeris, éste notificará a Bomberos, quien notificará a su vez a ATC.

Si al finalizar la inspección del área de maniobra (la pista y calles de rodaje), la misma no es declarada operativa por parte del Aeris, debido a FOD, derrames, entre otros, éste notificará a Bomberos, quien mantendrá la alerta declarada hasta que se estabilice la condición detectada en la pista o calles de rodaje.

5.6 Bomberos con base en la información del punto anterior, informa a ATC si el campo aéreo es operable para reanudar las operaciones o si, por el contrario, se mantiene cerrado. Así mismo, Bomberos informa al ATC si la alerta se cancela, se mantiene o se cambia.

5.7 En el caso de alerta 4A, no será necesario solicitar la autorización, pues el Aeropuerto se encontraría cerrado.

5.8 En el caso de alerta 4B, se realizará la inspección del área de maniobra (pista y calles de rodaje), solo si la aeronave se accidenta después de la maniobra de despegue/aterrizaje. Para ello se solicitará la autorización del ATC.

5.9 En el caso de las alertas 5 y 7, se deberá solicitar la autorización del ATC, para realizar la inspección del área de maniobra (pista y calles de rodaje).

5.10 El Gestor procederá a completar el formulario de inspección del área de maniobra, donde respalde los resultados de la inspección realizada, de pista y calles de rodaje.

Capítulo 6

Plan de contingencia

6.1 En caso de que, durante la emergencia, falle el sistema de radio de la Administración del Aeropuerto, jefe del Puesto de Mando Móvil será el encargado de definir los medios de comunicación alternativos que se utilizarán:

6.1.1 Sistema alternativo 1: Sistema de radio de Bomberos instalado en la Torre de Control.

6.1.2 Sistema alternativo 2: Cualquier otro sistema que disponga el jefe del Puesto de Mando Móvil.

Capítulo 7

Disposiciones finales

7.1 Todo el proceso indicado en esta carta aplicará para cualquier inspección del área de maniobra (pista y calles de rodaje), que deba efectuarse durante la atención de las alertas 2, 3, 4A, 4B, 5 y 7.

Capítulo 8

Cambios o enmiendas

8.1 Cualquier cambio a los procedimientos que vayan a afectar esta carta de acuerdo solo podrá hacerse previa coordinación entre la DGAC, Bomberos y Aeris.

Fernando Naranjo Elizondo	Juan F. Gonzalez Belliard
Jefe de Navegación Aérea **Dirección General de Aviación Civil**	**Director de Operaciones y Seguridad** **Aeris Holding Costa Rica**
Gabriel Delgado Ramirez	
Jefe de estación **Bomberos AIJS**	

AP9 Plan de respuesta a situaciones de emergencia, en la terminal internacional de pasajeros

Plan de respuesta a situaciones de emergencia, en la Terminal Internacional de pasajeros

2022

Tabla de contenidos

1 PREPARATIVOS Y RESPUESTA A SITUACIONES DE EMERGENCIA, EN LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIJS 5

1.1 Propósito 5
1.2 Alcance 6
1.3 Responsabilidades 6
1.4 Correspondencia con el PEA 7
1.5 Información general de la empresa 8
1.6 Acrónimos 9
1.7 Documentos de Referencia 10
1.8 Registro de actualizaciones 11
1.9 Análisis del Nivel de Amenazas y Vulnerabilidad 12
1.9.1 Condiciones Externas 12
1.9.2 Condiciones Internas 19
1.9.3 Amenazas y riesgos internos 26
1.10 Sistemas de Seguridad y Manejo de Emergencias 27
1.10.1 Equipo de combate de incendios 27
1.10.2 Personal capacitado 32
1.10.3 Medios de evacuación 33
1.11 Organización Administrativa de la Prevención 34
1.11.1 Puesto de Mando Móvil (PMM) 34
1.11.2 Comité de emergencia del aeropuerto 35
1.11.3 Cadena de mando para la respuesta a emergencias 35
1.11.4 Comando y control 37
1.11.5 Niveles de activación en caso de emergencia 39
1.11.6 Funciones generales para la prevención y control de emergencias 43
1.11.7 Funciones para la recuperación 47
1.12 Mecanismos de Activación 47
1.12.1 Activación interna 47
1.12.2 Activación externa 47
1.12.3 Información y comunicación de emergencia a vecinos 48
1.12.4 Apoyo externo de emergencia 48
1.13 Procedimiento General de Evacuación 48
1.13.1 Propósito 48
1.13.2 Definiciones 49
1.13.3 Requisitos previos 49
1.13.4 Responsabilidades generales 49
1.13.5 Procedimiento 50
1.13.6 Croquis de evacuación y señalización de las áreas 50

1.13.7 Tiempo teórico de evacuación 50
1.13.8 Puntos de reunión y zonas de seguridad 51
1.13.9 Acciones de divulgación 51
1.14 Evaluación y revisión del plan 52
1.14.1 Evaluación del plan 52
1.14.2 Revisión del plan 52
1.15 Rehabilitación de los servicios 52

2 PROCEDIMIENTOS PARA RESPUESTA A EMERGENCIAS EN LAS INSTALACIONES DE LA TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIJS N 53

2.1 Plan de Acción para respuesta a emergencias en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS 53
2.2 Mecanismos de Activación 53
2.3 Medios de evacuación para las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS 53
2.4 Procedimientos específicos de respuesta 54
2.4.1 Respuesta ante accidentes individuales en las Instalaciones del AIJS (**PEA-T-01-09)** 54
2.4.2 Procedimiento para el establecimiento de alerta y alarma ante emergencias en las Instalaciones del AIJS (**PEA-T-02-09)** 56
2.4.3 Procedimiento de actuación ante emergencias generales para usuarios y personal de la terminal de pasajeros del AIJS (**PEA-T-03-09)** ... 58
2.4.4 Procedimiento para evacuación de emergencia en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS (**PEA-T-04-09)** 63
2.4.5 Procedimiento de respuesta antes emergencias en la terminal de pasajeros, por parte de la brigada de la terminal (**PEA-T-05-09)** 68

Índice de Apéndices

Apéndice 1:

Inventario de tanques de almacenamiento de combustibles, que podrían influir en la terminal

Apéndice 2:

Instructivo fichas de emergencia por sector

Apéndice 3:

Hoja de acción Aeris

Apéndice 4:

Amenazas de origen natural canton de alajuela, de la CNE

Apéndice 5:

Informe sobre Sistema fijo contra incendios

Apéndice 6:

Ficha de activacion para emergencias em la terminal

Apéndice 7:

Mapa de Amenazas y Peligros Naturales del Cantón de Alajuela, de la CNE

1 Preparativos y respuesta a situaciones de emergencia, en la terminal de pasajeros del AIJS

1.1 Propósito

El presente plan de prevención y atención a situaciones de emergencia en la terminal de pasajeros del AIJS, tendrá como propósito garantizar la reacción adecuada a cualquier tipo de emergencia que pudiera ocurrir dentro de las instalaciones o en las proximidades, en lo que respecta a la salvaguarda de la vida humana y restablecer a la brevedad posible las operaciones en la terminal.

Este plan establece la coordinación entre las áreas funcionales del administrador del Aeropuerto, las instituciones y terceros que operan en la terminal, así como las instituciones de atención de emergencias que por ley o solidaridad deban participar en las acciones de atención a eventos de emergencia.

El propósito de este plan es establecer:

I. La eficaz delegación de la autoridad en la respuesta a emergencias.

II. La asignación de responsabilidades específicas para la emergencia.

III. La aplicación por parte del personal responsable en las instituciones y empresas y la brigada de emergencia, de las medidas que figuren en el plan.

IV. La coordinación de esfuerzos para hacer frente a la emergencia.

V. Una transición ordenada y eficiente a las operaciones de emergencia, según los alcances del PEA (Plan de Emergencia del Aeropuerto).

VI. La continuidad segura de las operaciones en la terminal y el retorno a la normalidad tan pronto como sea posible.

El presente plan constituye el marco guía para la respuesta a toda situación de emergencia o crisis que se presente en la operación en la terminal de pasajeros del AIJS y se fundamenta en:

a. Análisis de las condiciones funcionales y operacionales de la terminal de pasajeros del AIJS.

b. Análisis de las condiciones de amenazas antropogénicas y vulnerabilidad en la terminal de pasajeros del AIJS.

c. Lineamientos generales para el desarrollo procedimientos operativos de atención a emergencias y manejo de crisis, acorde a las condiciones operativas y proyectadas para la terminal de pasajeros del AIJS.

1.2 Alcance

El presente plan aplica para todas las emergencias de índole aeronáutica y no aeronáutica que puedan acontecer dentro del límite del AIJS y que en forma directa o indirecta afecten las instalaciones o en las proximidades, estos eventos pueden ser:

a. Emergencias por sismo, incendio o accidente laboral en el edificio principal del AIJS.

b. Amenaza de actos de interferencia ilícita que afecten las instalaciones del AIJS o sectores aledaños y que pongan en riesgo a los usuarios.

c. Accidentes de aviación dentro del área del aeropuerto y que incidan en forma indirecta o directa sobre las instalaciones o sectores aledaños que se comuniquen con estas secciones del AIJS.

d. Derrames de productos peligrosos ya sea dentro la terminal o en áreas cercanas a ésta.

1.3 Responsabilidades

El responsable directo por la elaboración, actualización, divulgación, verificación del cumplimiento y actualización de este plan es del **Gestor** del Aeropuerto en la persona del Director de Operaciones y Seguridad, o en su ausencia, el Gerente de Operaciones.

Una situación de emergencia en las instalaciones del AIJS implica responsabilidad para varios actores entre ellos las aerolíneas y las instancias de Gobierno con funciones relacionadas con el ingreso y salida de extranjeros y nacionales.

Dichas instancias solidariamente con el Gestor del AIJS deben garantizar la seguridad de los usuarios y trabajadores, mediante la ejecución coordinada del presente plan de acción y sus procedimientos.

En concordancia con el Plan de Emergencias del aeropuerto (PEA), el presente Apéndice definirá las responsabilidades correspondientes a la **alerta** relacionada con dicho plan.

Los registros de los eventos que requieran la activación de este plan quedarán documentados mediante una Hoja de acción (ver formato en el Apéndice # 3)

1.4 Correspondencia con el PEA

A efectos de armonizar el presente documento con el PEA, se incluyen en el siguiente cuadro las anotaciones de correspondencia, las cuales para efectos prácticos no serán replicadas en el presente documento.

Tabla 1

Correspondencia con el PEA

Procedimiento	Acciones	Correspondencia	Ubicación
Comité de Emergencias	Responsable de la coordinación para emergencias en AIJS.	Mismo ámbito de acción	Capítulo 1.3.1 del PEA
Puesto de Mando	Coordina las acciones de respuesta en las	Puesto de Mando Móvil PMM.	Capítulo 4 del PEA

	Instalaciones del AIJS		
Centro de Coordinación de Operaciones	Coordinación general de la emergencia	Centro Coordinador Operaciones CCO	Capítulo 5 del PEA
Niveles de Emergencia	Define la respuesta del personal de la Administración del Aeropuerto en caso de emergencias en la terminal.	Procedimientos de activación ALERTA del PEA	Capítulo 7 del PEA

1.5 Información general de la empresa

a. Razón Social: Aeris Holding Costa Rica S.A.
b. Actividad: Administración del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
c. Cedula Jurídica: 3-101-256530
d. Representante legal: Ricardo Hernández Larios.
e. Dirección: 300 metros noroeste de la entrada principal del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Contiguo a la Terminal de Carga, Alajuela Costa Rica.
f. Teléfono: 2437-2400 / 2442-2139 Fax: 2437-2424
g. E-mail: correspondencia@aeris.cr
h. Apartado: 200-4003 Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
i. Tipo de jornada:
    a. Operacional: 24 horas, 365 días, cubierto por varios turnos de trabajo.
    b. Administrativo: De las 08:00 a las 17:00 horas de lunes a viernes.
    c. Identificaciones: De las 08:00 a las 17:00 horas de lunes a viernes

1.6 Acrónimos

A efecto de garantizar la operatividad del presente Apéndice del PEA, se ha establecido el siguiente glosario con los acrónimos.

Acrónimo	Significado
AIJS	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
CCO	Centro Coordinador de Operaciones. Organismo que satisface las necesidades y/o requerimiento del PMM durante la atención de las emergencias
CATEA	Comité Asesor Técnico para Emergencias Aéreas
CNE	Comisión Nacional de Emergencia
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DIS	Dirección de Inteligencia y Seguridad
DOA	Director de Operaciones Aeroportuarias
FAA	Federal Aviation Administration
FAR	Federal Aeronautical Regulation
GOS	Gerente de Operaciones y Seguridad
JOB	Jefe de Operaciones del Cuerpo de Bomberos
MAG	Ministerio de Agricultura y Ganadería
MET	Meteorología
NOTAM	Notice to Airmen
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OCO	Oficina de Comunicaciones del Cuerpo de Bomberos
OPS	Operaciones
OIJ	Organismo de Investigación Judicial
OSCAR	Fraseología utilizada para denominar a los Coordinadores de Operaciones de Aeris.
PA	Policía Aeroportuaria
PEA	Plan de Emergencia del Aeropuerto
PMM	Puesto de Mando Móvil. Entidad responsable del manejo y atención de las diferentes emergencias que se presenten en el Aeropuerto.
ACV	Área de Concentración de Víctimas

E	Significa Área de Espera, se ésta se encuentra representada en una bandera blanca, con la letra “E” dentro de un círculo verde con dicha letra en color negro.
RAC	Reglamento Aeronáutico Costarricense
REM	Red de Emergencias Médicas
TELECOM	Oficina de Comunicaciones de Cruz Roja
UHF	Ultra High Frequency
UTC	Universal Time Coordinated
VHF	Very High Frequency

1.7 Documentos de Referencia

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

a. Documento 9137-AN/898 parte 7 de la OACI - “Planificación de Emergencia en los Aeropuertos”
b. Reglamento Aeronáutico Costarricense (RAC) 139 de la Dirección General de Aviación Civil.
c. Reglamentación FAA, FAR 139
d. Norma: **NFPA 101**, Seguridad Humana en Edificaciones, **NFPA 13** Rociadores Automáticos, **NFPA 415** Construcción de terminales de aeropuertos
e. Reglamento Técnico sobre seguridad humana en edificaciones Homologación de la Norma 101 de NFPA.
f. NORMA INTE 21-01-01-96: Extintores Portátiles contra el Fuego
g. **NFPA 1600** Standard on Disaster/Emergency Management and Business Continuity Programs
h. Plan de Emergencias Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, versión 2009.

1.8 Registro de actualizaciones

Revisión / enmienda	Detalle	Fecha revisión	Anotado por
Revisión	1. Cambia nombre del documento 2. Cambio formato del documento 3. Actualización números de teléfono. 4. Modificación en estructura de trabajo de las brigadas 5. Se ajusta cadena de notificación, a la establecida en el PEA	25/10/2012	Luis Torres
Revisión	1. Actualización de fechas 2. Actualización de números telefónicos 3. Modificación de horarios 4. Actualización de apéndices	27/03/2014	Yuli Murillo
Revisión	1. Actualización de fechas 2. Actualización del listado de tanques de combustible 3. Actualización de los números de salas y puentes de abordaje 4. Actualización de números telefónicos 5. Actualización de la ubicación de puntos de reunión 6. Actualización de apéndices	29/10/2015	Wilberg Rodríguez
Revisión	1. Actualización de fechas 2. Actualización de responsables 3. Actualización de contactos	21-4-2017	Jose Arias A

	4. Actualización de la ubicación de puntos de reunión 5. Actualización de apéndices 6. Actualización de mapas		
Revisión / Enmienda	1. Nueva versión 2. Actualización de contacto 3. Actualización por infraestructura 4. Revisión general	15/DEC/22022	Arturo Zamora

1.9 Análisis del Nivel de Amenazas y Vulnerabilidad

En el presente apartado se incluye una caracterización del riesgo ante situaciones de emergencia identificado para las actuales y para las futuras instalaciones la terminal de pasajeros, se especifican las condiciones de amenaza y vulnerabilidad que podrían afectar las instalaciones del AIJS considerando, la localización, ya sea en las instalaciones mismas o fuera de estas y el origen ya sea por eventos naturales o por condiciones antrópicas.

1.9.1 Condiciones Externas

La terminal del AIJS se ubica a aproximadamente 2.5 Km al Sur de la de la ciudad de Alajuela, entre las coordenadas 9°59'52.6"N 84°12'13.5"W. Las colindancias de la terminal son:

Sector Norte: Zona de ingreso al aeropuerto y áreas de parqueo, este tipo de actividad no implica riesgos adicionales para la terminal de pasajeros. En caso de presentarse un accidente (incendio o derrame) afectaría parcialmente la terminal e impediría el acceso rápido de unidades de emergencia por ese sector.

Sector Sur: Plataforma principal de operación de aeronaves. La actividad desarrollada en este sector es considerada como una actividad rutinaria en un

aeropuerto. El riesgo para las salas de abordaje puede originarse debido a situaciones de emergencia con aeronaves en movimiento, derrames accidentales de combustible y/o materiales peligrosos durante las operaciones habituales desarrolladas en dicha área. Ambas situaciones de riesgo están cubiertas por procedimientos generales de atención de emergencia establecidos en el PEA. En caso de presentarse accidentes por esas condiciones de riesgo, se procederá según el procedimiento de evacuación de la terminal.

Sector Oeste: Instalaciones de Coopesa (taller de mantenimiento de Aeronaves). La condición de riesgo está asociada a situaciones de emergencia con aeronaves en mantenimiento, derrames accidentales de combustible y/o materiales peligrosos durante las operaciones habituales desarrolladas en dicha área. Ambas situaciones de riesgo están cubiertas por procedimientos generales de atención de emergencia establecidos en el PEA. En caso de presentarse accidentes por esas condiciones de riesgo, se procederá según el procedimiento de evacuación de la terminal.

Sector Este: Área de estacionamiento de equipos de servicio en tierra y vía pública (autopista, ruta 1). Esta área no supone un riesgo salvo por derrames accidentales de combustible, materiales peligrosos durante las operaciones habituales desarrolladas en dicha área y eventualmente accidentes automovilísticos autopista. Ambas situaciones de riesgo están cubiertas por procedimientos generales de atención de emergencia establecidos en el PEA, se debe considerar eventuales demoras en las vías de acceso por accidentes en la pista y congestión general en horas pico. En caso de presentarse accidentes por esas condiciones de riesgo, se procederá según el procedimiento de evacuación de la terminal.

1.9.1.1 Amenazas y vulnerabilidad en el entorno

Las condiciones de amenaza por eventos naturales y el contexto físico geográfico han sido caracterizadas en el mapa de Amenazas de origen natural cantón de Alajuela de la Comisión Nacional de Emergencias CNE (ver apéndices # 4 y # 7).

a. Amenaza por actividad sísmica:

El concepto de sismicidad está directamente relacionado con las características particulares de una región y que la hacen propensa a presentar movimientos sísmicos, nombre bajo el que se agrupan los fenómenos vibrátiles que se transmiten en forma de ondas en la corteza terrestre y que tienen su origen en el sistema tectónico del planeta.

La sismicidad en Costa Rica está determinada por diferentes fuentes generadoras de sismos, para el área de estudio se identifican dos posibilidades. Los efectos por sismos de origen tectónico por subducción que son los que ocurren por la interacción de las placas Cocos y Caribe cuyos epicentros son a lo largo de la Costa Pacífica. Y los de origen tectónico por fallamiento local que son los que pueden tener el epicentro en cualquier parte del país, siempre dentro de la plataforma continental.

Bajo estas condiciones se esperarían los siguientes efectos según el tipo de evento:

Sismos de origen tectónico por subducción: Estos sismos ocurren a grandes profundidades. La fuente sísmica está alejada de las instalaciones del AIJS y las intensidades esperadas en la zona del Valle Central, oscilan entre el nivel IV y V según la escala de Mercalli Modificada.

Sismos de origen tectónico por fallamiento local: En este caso debe anotarse que las instalaciones del AIJS están cerca de las fuentes sísmicas, sobre todo de las que se ubican hacia el sector occidental del Valle Central. Asimismo, es importante mencionar que la zona en cuestión fue afectada por un enjambre sísmico hace aproximadamente 25 años, caracterizado por dos eventos importantes: uno en Julio de 1990 y otro en diciembre del mismo año, ambos con magnitudes por encima de los 6 grados en la escala de Richter. Además de otro en enero de 2009, se ha presentado un evento sísmico de 6.2 en la escala de Richter.

Las intensidades típicas esperables en estos sectores oscilan entre los niveles V y VII de la escala de Mercalli modificada. Los efectos como caída de objetos y afectación de

estructuras altas poco reforzadas tales como estanterías, andamios, tanques y otras, sobre todo por el efecto de esbeltez estructural y movimiento de péndulo, son esperables dado la poca profundidad de la fuente y cercanía. El daño estructural severo es poco probable en las instalaciones la Terminal Internacional de Pasajeros, debido a que se cuenta con un edificio de construcción moderno y acorde al código sísmico nacional y las especificaciones internacionales para aeropuertos.

b. Amenaza volcánica:

La amenaza volcánica se circunscribe a una probabilidad media de afectación por arrastre de cenizas ante una eventual actividad volcánica originada en el Volcán Irazú o el Volcán Turrialba. Esta condición siempre estará determinada por la influencia de la dirección del viento.

Respecto a la actividad del Volcán Poás, no se ha determinado esta zona como de probable afectación. La actividad del Poás se circunscribe a emanación de gases y eventuales emisiones de cenizas, productos que por la dirección predominante del viento son arrastrados hacia los sectores de Grecia, Bajos del Toro y la parte occidental del Valle Central. En el PEA se contemplan procedimiento de atención de ceniza volcánica.

Es importante resaltar que ante eventuales cambios en la dirección de viento las instalaciones del aeropuerto podrían ser afectadas, por gases y cenizas. Esto generaría impactos únicamente en la funcionalidad de los equipos y la operación ordinaria del aeropuerto, mas no pondría en riesgo la vida de las personas en la terminal.

Dada la lejanía del edificio con los volcanes, no se prevé influencia por coladas de lava, flujos piroclásticos o eventuales lahares.

c. Amenaza por tornados y fuertes vientos:

Según los registros de la CNE y el Instituto Meteorológico Nacional IMN, este sector es propenso al desarrollo de tornados, sobre todo por su condición topográfica y

confluencia de corrientes de aire. No obstante, dada la experiencia nacional en este tipo de eventos y las condiciones de la edificación, no se prevén grandes impactos.

El presente plan de acción establecerá un procedimiento de actuación para los usuarios en el cual se les instruye a no abandonar las instalaciones en caso de fuertes vientos o tornado.

d. Otras amenazas no identificadas en esta instalación.

Se hace referencia a las amenazas no significativas para la terminal:

1. Deslizamientos, no es un área afectable, dado que es topografía totalmente plana.
2. Inundaciones, no se considera una amenaza importante dado que las instalaciones en su conjunto cuentan con adecuado sistema de drenaje, capaces de evitar la acumulación de lluvia. Asimismo, el sistema de drenaje pluvial es adecuado. Este debe ser evaluado en años futuros por cambio debido al calentamiento global.

1.9.1.2 Amenazas antrópicas y tecnológicas:

1.9.1.2.1 Por industrias cercanas:

En el entorno inmediato se ubica el plantel interno de RECOPE, instalación clasificada como de **riesgo extraordinario**, según NFPA, dado que se almacenan, manipulan y transportan líquidos altamente inflamables en grandes cantidades. Otras industrias en el entorno pueden generar condiciones de amenaza para la terminal de pasajeros. La mayor parte de estas amenazas son por efecto INDIRECTO dado la distancia de ubicación. En este sentido se ha evaluado que las instalaciones del aeropuerto quedarían en la denominada zona de acción protectora, en cuyo caso las acciones no son de evacuación, sino más bien medidas de protección como, apagado de sistemas de ventilación forzada y aires acondicionados, cierre de ventanas y puertas, cuando se trate de respuestas de corto plazo (horas).

Tabla No. 2

Amenazas antrópicas por industrias cercanas.

Industria	Producto	Efectos probables
DOS PINOS R.L.	Amoníaco	Por escapes de amoniaco irritación en vías respiratorias, mucosas y problemas respiratorios. Dependerá en gran medida de la dirección del viento
ECOLAB S.A.	Ácido Nítrico	En caso de derrames de ácido, las nubes pueden causar efecto corrosivo e irritante sobre las personas y dañar materiales. Dependerá en gran medida de la dirección del viento
HB FULLER	Solventes	En caso de derrames pueden percibirse olores por baja a moderada concentración de solventes. En caso de incendio se puede presentar afectación indirecta por humos y sub-productos de la combustión. Dependerá en gran medida de la dirección del viento
LANCO	Solventes	Idem. Anterior
EL ARREO	Amoniaco	En caso de escape, efecto irritante sobre las personas expuestas. Con mayor probabilidad por la dirección predominante del viento.
FLORIDA ICE & FARM	Amoniaco CO2	Por escapes de amoniaco irritación en vías respiratorias, mucosas y problemas respiratorios. Con mayor probabilidad por la dirección predominante del viento
QSR INTERNACIONAL	Gas Licuado de Petróleo	Escapes de gas licuado de petróleo utilizado para el funcionamiento de los equipos de cocimiento, considerado altamente inflamable.

Fuente: Adaptado de Atlas de Amenazas Químico-Tecnológicas de las Principales Empresas de la GAM, (Sanchez, 2006).

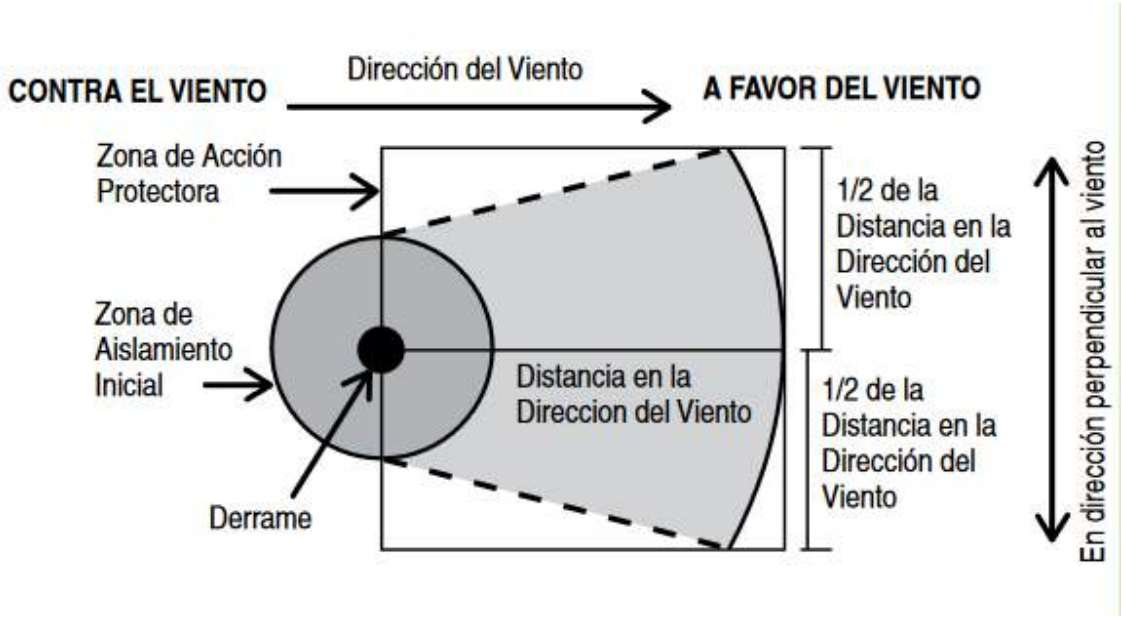
En caso de presentarse un accidente en alguna de las plantas citadas, a excepción de lo indicado para el plantel de RECOPE, las medidas que se tomarán son las establecidas

como “medidas de acción protectora en la Guía de Respuesta a Emergencias” (GRE, 2020). La figura 1 muestra el concepto de la “zona de acción protectora”.

La consideración anterior se establece dado que en caso de accidente en cualquiera de las plantas indicadas y tomando en cuenta la dirección predominante del viento, la terminal se ubica en la denominada “Zona de Acción Protectora”.

Figura: 1

Zonas de Acción Protectora y Zona de Aislamiento



Fuente: Guía de Respuesta a Emergencias, 2020. (GRE, 2020)

1.9.1.2.2 Detalle de las zonas de aislamiento y zonas de acción protectora

La zona de aislamiento inicial corresponde al entorno inmediato al punto de ocurrencia del accidente (escape, derrame o incendio). Dependiendo del producto involucrado el área se aísla en 100 a 150 metros a la redonda. Implica una evacuación total del área.

La zona de acción protectora, se establece según el tipo de producto y en la dirección del viento. Las distancias oscilan según sea de día o de noche entre los 600 metros hasta 8 km (en caso de sustancias altamente toxicas).

En el caso de los productos incluidos en la tabla 1 el mayor rango es de 3.5 km. La distancia se establece en forma lineal en el sentido de la dirección del viento. El ancho del área corresponde a dos medios de la distancia, tomados desde el punto del accidente.

Las medidas que deben adoptar los trabajadores, y contratistas la terminal, se establecerán en los procedimientos de respuesta a emergencia que formarán parte del plan y que serán establecidos con la participación de los colaboradores y la brigada de emergencia.

1.9.2 Condiciones Internas

El presente apartado caracteriza las condiciones de operación de la terminal de pasajeros y que se consideran en la elaboración de los procedimientos de respuesta a emergencia que forman parte del plan general de emergencia para la fase de operación.

1.9.2.1 Descripción y análisis del proceso

El proceso de trabajo en las instalaciones de la terminal implica una serie de actividades complementarias al servicio de transporte de pasajeros muchas de ellas diferentes entre sí, tales como:

a. Actividades administrativas de oficina.
b. Actividades de control de tráfico aéreo.
c. Actividades bancarias, casas de cambio y renta de vehículos.
d. Tramites de chequeo de pasajeros, verificación de requisitos migratorios de ingreso y salida.
e. Labores de seguridad y vigilancia, chequeo de maletas y control de pasajeros.
f. Tiendas comerciales.
g. Restaurantes de comida rápida.
h. Kioscos de alimentos preparados.
i. Cocinas periféricas.
j. Farmacia y tiendas de conveniencia.

k. Tiendas libres de impuestos.

l. Labores de mantenimiento.

m. Manejo de carga peso moderado, tales como maletas y otros equipajes.

n. Labores misceláneas de limpieza.

Los riesgos asociados a la actividad realizada en la terminal de pasajeros se describen a continuación.

1.9.2.2 Condiciones de la Estructura

a. Antigüedad y estado de mantenimiento de la estructura

La edificación de la Terminal de pasajeros está conformada por dos tipos de construcción, la edificación cuya fecha de construcción es a partir del año 2000 y la más reciente, que finalizó a mediados del año 2015. Estas áreas cumplen los aspectos de seguridad estructural consignados en los estándares del código sísmico nacional, reglamento de construcciones y código de seguridad humana en edificaciones. Adicionalmente, se han realizado ampliaciones al aeropuerto con los proyectos del bloque G (aplicación de las salas de abordaje hacia el este, salas 1-2), bloque V (ampliación de salas de abordaje hacia el oeste, salas 17-18-19-20), edificio comercial y edificio del In-fill (actualmente en obra gris fuera de uso).

El estado de la estructura, incluyendo las edificaciones más antiguas es muy bueno.

b. Materiales y técnicas de construcción

Los materiales de construcción de la terminal incluyen la combinación de estructura metálica de alta resistencia con concreto reforzado, mampostería externa a base de bloques de concreto, se dispone de amplios ventanales de cristal provistos de tratamiento de seguridad, las divisiones internas son a base de fibrocemento o yeso revestido y los pisos son de concreto.

Los niveles inferiores de la edificación son construidos totalmente en concreto chorreado de alta resistencia.

1.9.2.3 Condiciones no estructurales de la edificación

a. Elementos de construcción

La construcción dispone de una serie de elementos no estructurales y decorativos, algunos de ellos propios de una instalación en constante remodelación.

Paredes livianas móviles destinadas a crear espacios funcionales en los cuales se instalan tiendas comerciales, o espacios de venta de comestibles ya preparados.

Stand o tiendas pequeñas en los que se comercializan souvenir y bebidas o repostería. Asimismo, escritorios o "counters" de atención al público que utilizan las aerolíneas o la administración del aeropuerto.

b. Estado de mantenimiento de las instalaciones eléctricas y otras

Dadas las características de la actividad, se incluyen en la nave principal líneas vitales relacionadas con:

1. Tanques de combustible

Se dispone en las instalaciones de varios tanques de almacenamiento de combustible, principalmente diésel. El Apéndice 1 incluye el inventario de los tanques.

2. Calderas

Las instalaciones de la terminal de pasajeros no disponen de calderas

3. Instalaciones eléctricas

Las instalaciones eléctricas cumplen lo establecido en el código eléctrico nacional. Otras instalaciones mecánicas son la de disposición de aguas negras, las cuales son tratadas en una planta de tratamiento que cumple las especificaciones de la normativa nacional vigente.

1.9.2.3.1 Distribución interna de los edificios y riesgo de incendio

La distribución de planta obedece a las características funcionales necesarias para la operación del servicio, característico del aeropuerto y se clasifica en:

a. Áreas de parqueo: El riesgo de incendio es ordinario, circunscrito a la posibilidad de incendio en un vehículo, lo cual se considera poco probable debido a que históricamente tal situación no se ha presentado, únicamente se registran situaciones con vehículos impulsados por gas tipo LP, los cuales han sido atendidos sin mayores implicaciones. Este sector únicamente cuenta con detección contraincendios, no se cuenta con supresión por el año de construcción.

b. Área de chequeo: Es el área de ingreso de pasajeros, predominantemente operado por aerolíneas. Las labores típicas en este sector incluyen el chequeo de pasajeros, transporte de maletas por bandas, trámites migratorios, operaciones bancarias y chequeo de seguridad. El riesgo de incendio es ordinario según la clasificación de la NFPA. Este sector únicamente cuenta con detección contraincendios, no se cuenta con supresión por el año de construcción.

c. Áreas de oficinas: Una de las zonas es conocida como mezzanine y black office, en esta área se ubican parte de las oficinas de las instituciones públicas que operan en el aeropuerto, subcontratistas comerciales y aerolíneas. Las oficinas de la mayor parte de las aerolíneas se ubican en el sector posterior al área de counters (mostradores). El riesgo de incendio en este sector es ordinario. Este sector únicamente cuenta con detección contraincendios, no se cuenta con supresión por el año de construcción.

d. Torre de Control: Es una sala de control de tráfico aéreo ubicada al costado oeste de la terminal en una zona de mayor altura que el resto de la edificación, el riesgo de incendio en la zona se cataloga como ordinario, sobre todo por la existencia de piso falso y múltiple cableado eléctrico. Se dispone de dos salidas emergencia que conectan con un ducto de escaleras. Este sector únicamente cuenta con detección

contraincendios, no se cuenta con supresión por el año de construcción, únicamente el sector del elevador cuenta con sistema de rociadores.

e. Salas de abordaje. Las salas de abordaje son áreas amplias en las cuales los pasajeros esperan abordar una aeronave, la actividad de espera esta combinada con actividades comerciales y de servicio, las salas de abordaje se ubican tanto en el nivel de planta principal como en el nivel inferior de planta. El riesgo de incendio se cataloga como ordinario. En esta área se cuenta con cortinas “corta-fuego” (ubicadas en diferentes sectores de la terminal entre algunos bloques), que se cierran automáticamente al activarse el sistema de alarma contra incendios. Este sector cuenta con sistema detección contraincendios y supresión.

f. Área de migración: El riesgo de incendio se cataloga como ordinario. Es un área espaciosa, no obstante, la alta concentración de personas a determinadas horas del día y la existencia de múltiples obstáculos (peañas) podría aumentar la vulnerabilidad en el área. En esta área se cuenta con una cortina “corta-fuego” (ubicadas al costado oeste y este de la sala), que se cierra automáticamente al activarse el sistema de alarma contra incendios. Este sector cuenta con sistema detección contraincendios y supresión.

g. Área de Aduana: Es el área en la cual los pasajeros recogen sus maletas para el chequeo final de ingreso al país. El riesgo de incendio en el sector se cataloga como ordinario dada la cantidad de materiales combustibles de clase A y en menor cantidad clase B. Este sector únicamente cuenta con detección contraincendios, no se cuenta con supresión por el año de construcción.

h. Área de restaurantes: Se caracteriza por la venta de comidas preparadas y la ubicación de pasajeros en las áreas destinadas para el consumo, en esta zona el riesgo de incendio es leve, pues no se dispone de una cantidad importante de materiales combustibles de tipo A o B. Este sector cuenta con sistema detección contraincendios y supresión.

i. Salas VIP / Lounge: se cuenta con tres salones VIP uno en la parte superior de la sala 5 y otros dos en la parte superior de la sala 19-20, son frecuentados por una cantidad menor de usuarios en función de la ocupación total de la terminal. El riesgo de incendio es ordinario. Este sector cuenta con sistema detección contraincendios y supresión.

j. Área de maletas: Se ubica en el sótano al sector oeste de la edificación de la terminal, el riesgo de incendio es ordinario. La zona es altamente vulnerable dada la circulación constante de vehículos con motor de combustión interna, recientemente se realizaron mejoras en el sistema de iluminación, ventilación y acceso. Este sector únicamente cuenta con detección contraincendios, no se cuenta con supresión por el año de construcción.

1.9.2.3.2 Valoración de ubicación estado y capacidad de puertas escaleras, pasillos y salidas de uso regular y de emergencia

a. Puertas, pasillos y escaleras de emergencia

Las instalaciones específicamente los bloques A, B, C, D, E, F, G, V, edificio comercial, mezzanine y aduana, disponen de salidas exclusivas para emergencia acorde a las normas, códigos y reglamentos nacionales, por lo que se concluye que al cumplir los parámetros de diseño:

1. Permite una evacuación del personal en la edificación en el tiempo establecido por el reglamento de construcciones. Para lo cual se garantizará la disponibilidad de pasillos según se indica en el procedimiento de evacuación.
2. Las puertas de emergencias cumplen las especificaciones de diseño del código de seguridad humana en edificaciones en cuanto a disponibilidad de sistema de barra antipánico.
3. En el perímetro, la instalación cuenta con portones de acceso y áreas de circulación suficientemente amplias para permitir el ingreso de unidades de apoyo (Bomberos,

Cruz Roja u otros).

Las áreas de chequeo de pasajeros y área administrativa de la planta principal (lobby) usan como salidas de emergencia las salidas habituales de los puentes A (Alfa), B (Bravo) y C (Charlie) que conducen al punto de reunión del parqueo superior.

1.9.2.4 Áreas de mayor peligro

Las áreas de mayor peligro identificadas, corresponden a las siguientes de las ya descritas en el numeral 1.9.2.3.2:

a. Área de manejo de maletas

b. Rampa y plantel de RECOPE. No están considerados en el presente plan de emergencia, no obstante, un accidente en este punto implica riesgo para la terminal lo cual se ha previsto en los procedimientos específicos.

1.9.2.5 Almacenaje y manipulación de materiales

a. Tipo de almacenamiento

La instalación no está destinada al almacenamiento de materiales en grandes cantidades, se dispone de pequeñas bodegas de materiales, equipaje, alimentos y otros de la operación normal:

1. Productos alimenticios

Este tipo de almacenamiento no genera riesgos importantes para las personas o el medio ambiente de trabajo. En caso de incendio el riesgo por estos materiales es catalogado por NFPA como “ordinario”, sobre todo por la cantidad de producto almacenado.

2. Líquidos inflamables y otros productos de limpieza

Las cantidades almacenadas son las mínimas indispensables para las labores de limpieza y tareas de oficina. Asimismo, se almacenan cantidades moderadas de licor y artículos de perfumería

Se dispone además de almacenamiento en mayor cantidad (tanques de combustible) en diferentes puntos cercanos a la terminal, los cuales se identifican en el Apéndice 1.

1.9.3 Amenazas y riesgos internos

1.9.3.1 Amenaza por Incendio

El riesgo de incendio en las salas de abordaje, áreas de oficina, zonas de uso público, como Migración y Aduana o aéreas de comida, se clasifica como “riesgo ordinario, grupo I” la norma NFPA. La condición de peligro en esta área se circunscribe a las características de los materiales, predominantemente mobiliario de madera o comprimidos de madera, alfombras y material plástico decorativo. Riesgo por fuegos clase A y pequeñas cantidades de materiales de clase B.

Otras zonas como bodegas de concesionarios, tiendas en las que se expenden licores y perfumerías o farmacias, podrán clasificarse como de “riesgo ordinario, grupo I”.

La utilización de equipos de iluminación, pantallas de visualización de datos, televisores, y sistemas de sonido entre otros, genera un riesgo leve por incendios clase C.

1.9.3.2 Amenaza por bomba u otros actos ilícitos

Por las características de la actividad desarrollada este tipo de amenazas tiende a ser más probable. Por esta razón es necesario desarrollar los procedimientos de evacuación y reacción del público y empleados.

El PEA define las acciones interinstitucionales para la respuesta ante este tipo de eventos mediante los procedimientos establecidos en la Alerta 6. No obstante no se establecen las acciones para la evacuación de los pasajeros y trabajadores en las salas de abordaje. Por lo anterior en los casos relativos a la alerta 6 se aplicarán los procedimientos descritos en el presente plan.

1.9.3.3 Amenaza por derrames menores de sustancias químicas

En vista de las características y cantidades de materiales peligrosos manipulados en la terminal, en caso de presentarse un derrame este será de bajo nivel de riesgo y manejable por la brigada de emergencia según el procedimiento incluido en el presente plan. Incidentes con aeronaves, o bien que impliquen grandes cantidades de producto derramado serán manejados bajo los criterios y procedimientos de la alerta 7.

1.9.3.4 Accidentes laborales o de pasajeros

Los accidentes laborales probables en la terminal incluyen caídas, quemaduras, golpes por objetos, atrapamiento por escaleras mecánicas o bandas, heridas punzo-cortantes entre otros.

Los accidentes con pasajeros o laborales pueden incluir, golpes, caídas, atrapamiento en escaleras mecánicas, máquinas de rayos x y/o carruseles de equipaje. Este tipo de situaciones podrían derivar en una alerta 5.

Se dispone de servicio de paramédicos en la terminal en un horario de 24 horas (de 2 a 3 paramédicos en turno según el horario), así como capacitación básica en primeros auxilios para la brigada de emergencia.

1.10 Sistemas de Seguridad y Manejo de Emergencias

1.10.1 Equipo de combate de incendios

1.10.1.1 Extintores portátiles

Se dispone de sistema fijo de protección contra incendios que incluye: Gabinetes con manguera y extintor, y sistema de rociadores automáticos, no obstante, los rociadores automáticos solo se encuentran en algunas áreas de la Terminal Internacional.

Asimismo, estas salas disponen de una dotación de extintores portátiles, según los parámetros de la normativa nacional e internacional. El tipo de extintor usado como

complemento al sistema fijo de extinción de polvo químico (ABC). En algunos sitios se complementa con extintores de tipo BC.

1.10.1.2 Sistema fijo de protección contra incendio

La terminal dispone de un sistema fijo de protección contra incendios. El sistema incluye los siguientes componentes.

a. Abastecimiento propio de agua, mediante tanque de almacenamiento.

b. Sistema de bombeo.

c. Sistema de tuberías para agua.

d. Rociadores automáticos.

e. Gabinetes para mangueras, extintores y herramientas.

Las especificaciones de diseño del sistema están descritas en el informe técnico sobre el sistema de protección contra incendios (Apéndice 5).

1.10.1.3 Red pública de incendio

Está disponible como respaldo a la red interna, el porcentaje de hidrantes es mínimo en función del total disponible en el aeropuerto. Al respecto debe considerarse que la red pública de incendio de nuestro país presenta alta vulnerabilidad y en general no satisface la demanda en función del riesgo presente, además que no es específica, por cuanto se comparte con la red pública de consumo humano de la zona.

Adicional al sistema autónomo de incendio, la terminal dispone de una estación de Bomberos de alta capacidad de respuesta, con tiempos de reacción menores a los dos tres minutos, esta estación se encuentra ubicada al costado sur del Aeropuerto.

1.10.1.4 Iluminación de emergencia

a. Ubicación: La iluminación de emergencia está disponible a lo largo de los medios de

evacuación, pasillos, accesos a salidas de emergencia y áreas publicas.

b. Tipo de Sistema: La instalación dispone de lámparas autónomas de emergencia según las especificaciones establecidas más adelante. El sistema de respuesta primario incluye un porcentaje de las lámparas convencionales ligadas al sistema de generación eléctrica de emergencia del aeropuerto, lámparas provistas de balastros de emergencia y lámparas direccionadoras. El sistema de iluminación para emergencia cumple con la normativa nacional e internacional.

1. Autonomía: 60-90 minutos aproximado
2. Desempeño: 10 lux promedio en el inicio y 1 lux a lo largo de las vías medidas a nivel del suelo.
3. Desempeño al final de la carga de la batería: Promedio no menor a 6 lux y 0.6 lux al final de la duración de la iluminación.

1.10.1.5 Señalización de emergencia

En concordancia con la norma técnica INTE-21-02-02-96 , se dispone de un sistema de señalización que permite los usuarios, a partir de la relación de símbolos, colores y letras (pictogramas), interpretar los mensajes de protección y seguridad ante situaciones de emergencia.

Las señales de salvamento a utilizar son:

Tabla 3

Señalización de Salvamento

	Señal Literal SL1: Identifica las salidas habituales que podrán ser usadas como medio de evacuación, siempre y cuando conduzcan a un punto de reunión o zona de seguridad.
	Señal Literal SL2: Salidas exclusivas para emergencia, se ubica en el dintel de puerta a señalizar.

	Pictograma PA-4.: Permite identificar las puertas de emergencia, se coloca según la orientación de la salida en el vertical derecho o izquierdo del marco de la puerta. Este pictograma puede acolarse con el pictograma P24.
	Sistema de barra antipánico: Señal no normada en Costa Rica, es necesario ubicarla en el tercio medio de la puerta, justo arriba de la barra antipánico.
	Pictograma PA-1: Se coloca en los pasillos de tránsito de personas y ruta de evacuación en caso de emergencia.
	Escaleras de emergencia: Esta señal no está normada en C.R., sin embargo, es útil para ubicar en escaleras de emergencia o que pueden funcionar como tales.
	Pictograma P24: Se coloca en los pasillos de tránsito de personas y ruta de salida habitual en caso de emergencia.
	Punto de reunión: Señal no normada, corresponde a la demarcación de un área en el exterior de la edificación hacia donde se dirigen los ocupantes en caso de evacuación. Debe garantizarse la disponibilidad de por lo menos 0.3 m2, por persona.

Fuente: Adaptado de Decreto Ejecutivo Nº 26532-MEIC, Seguridad contra incendios. Señalización de seguridad. Vías de evacuación.

Las señales antes indicadas deben ser impresas en material resistente, sobre una base de PVC auto-extinguible y según las dimensiones que se detallan seguidamente y utilizando el siguiente código de color del pantone:

<u>Verde Código del pantone 354 C o similar.</u>

1.10.1.5.1 Dimensiones de la señalización

Las dimensiones de la señalización se incluyen en la tabla No. 4a y 4b.

Tabla No. 4a

Dimensiones de la Señalización

Señal	Forma	Medidas (mm) Según la distancia máxima de observación d(m)			
			d ≤ 10	10 < d ≤ 20	20<d<30
Pictograma A2(P-A2)	Cuadrado	H	224	447	670
Señal literal (S.L.-1)	Rectángulo	l h l_1 h_1	297 105 240 60	420 148 340 85	594 210 480 120
Tipo de letra (forma y tamaño): La letra debe ser tipo Swis 712 BT Bold					

Fuente: Decreto Ejecutivo Nº 26532-MEIC, Seguridad contra incendios. Señalización de seguridad. Vías de evacuación.

Tabla No. 4b

Dimensiones de la Señalización.

Señal	Forma	Medidas (mm) Según la distancia máxima de observación d(m)			
			d ≤ 10	10<d ≤ 20	20 < d < 30
Pictograma 4(P-4)	Cuadrado	H	224	447	670
Señal literal (S.L.-2)	Rectángulo	l h l_1 l_2 h_1 h_2 h_3	297 148 247 271 50 16 16	420 210 350 382 70 24 22	594 297 495 540 100 34 29
Tipo de letra (forma y tamaño): La letra debe ser tipo Swis 712 BT Bold					

Fuente: Decreto Ejecutivo Nº 26532-MEIC, Seguridad contra incendios. Señalización de seguridad. Vías de evacuación.

En este momento la señalización de las diferentes áreas de la terminal cumple la normativa.

1.10.1.6 Otros dispositivos de respuesta a emergencias

En diferentes puntos de la Terminal internacional se ubican equipos complementarios para la respuesta a emergencias que consiste en botiquines/estaciona de emergencias, ubicadas en:

a. Sala de abordaje 6
b. Sala de abordaje 12
c. Reclamo de equipaje
d. Sala de abordaje 19
e. Sala de abordaje 20
f. Edificio comercial

1.10.2 Personal capacitado

Se dispone de una brigada de respuesta a emergencias organizada con personal de Gestor y de partes interesadas del Aeropuerto.

Asimismo, cada empleado del aeropuerto, al recibir el curso para la obtención del gafete de identificación, recibirá inducción de cómo actuar ante situaciones de emergencia.

El personal de respuesta a emergencia (brigadas) dispondrá capacitaciones en temas como:

a. Primeros auxilios básicos
b. Prevención y combate de incendios

c. Control de derrames y seguridad en el uso de materiales peligrosos
d. Evacuación de emergencia
e. Control de energías peligrosas
f. Sistema de coordinación y mando (SCI)
g. RCP
h. Uso de DEA

1.10.2.1 Equipo portátil de comunicación

El gestor del aeropuerto cuenta un sistema de radio que le permite la comunicación interna de las diferentes áreas.

El líder de la brigada de emergencia dispondrá de un canal específico y su respectiva codificación para la coordinación en caso de activación de emergencia.

Se designará diariamente dos coordinadores de operaciones, ambos oficiales serán designados por el Departamento de Operaciones y Seguridad, quienes en conjunto con el líder de la brigada portarán el equipo de comunicaciones para la coordinación de la brigada.

A su vez cada una de las instituciones dispone de un sistema de comunicaciones interno, en caso de emergencia mayor se integrará un PMM (según el PEA) que además se encarga de ordenar e integrar las comunicaciones de emergencia.

1.10.3 Medios de evacuación

1.10.3.1 Puertas, pasillos y escaleras

Considerando que la instalación dispone de sistema de rociadores automáticos (en algunos sectores), las puertas y pasillos de evacuación se ubican de forma tal que el recorrido máximo desde cualquier punto de la terminal cumpla con la distancia lineal reglamentaria.

1.10.3.2 Zonas externas de seguridad (punto de reunión)

Los puntos de reunión son sitios en el exterior de la edificación hacia donde se dirigen los ocupantes en caso de evacuación de las instalaciones cuando es físicamente posible, como por ejemplo la parte superior del parqueo superior.

El punto de reunión se ubica en zonas seguras, relativamente alejadas de las instalaciones involucradas en una situación de emergencia. Las disposiciones relativas a esta zona se establecen en el procedimiento de evacuación que forma parte del presente plan.

Para el caso de evacuación hacía rampa se considerará la paralización total de las operaciones, dado que esta tiene peligros inherentes para las personas evacuadas. Cado que la terminal esta próxima a la plataforma no es posible establecer puntos de reunión dado que esta demarcación generaría confusión con la señalización que regulatoriamente tiene que tener las plataformas de aeronave, por lo que en caso de evacuación el personal del Gestor de rampa es responsable se guiar a las personas evacuadas hacia sector seguros (como por ejemplo, posiciones de estacionamiento fuera de uso) o bien de ser necesario coordinar el traslado de los pasajeros mediante buses algún sector abierto como la plataforma remota.

Debe considerarse que en caso de una evacuación de la Terminal Internacional deben realizarse controles migratorios y de seguridad en caso que se mezclen pasajeros de llegada con pasajeros de salida, así como personas en áreas controladas (ejemplo, personas ubicadas en el lobby o mezzanine que evacuen hacia al lado aéreo).

Lo anterior, siguiendo las indicaciones del PMM.

1.11 Organización Administrativa de la Prevención

El presente plan de acción propone la estructura, conformada de la siguiente forma:

1.11.1 Puesto de Mando Móvil (PMM)

Los parámetros del PMM, así como sus procedimientos se describen en el PEA.

1.11.2 Comité de emergencia del aeropuerto

El comité de emergencias del aeropuerto está integrado por las diferentes entidades responsables de atender una emergencia.

1.11.3 Cadena de mando para la respuesta a emergencias

La cadena de mando que seguirá la brigada, ante una situación de emergencia en la terminal del AIJS, se detalla seguidamente.

Los oficiales designados serán empleados del Gestor del aeropuerto y se definirán en forma permanente por cada turno de trabajo.

La ficha de activación se incluye en el Apéndice 6.

1.11.3.1 Líder de brigada

Es la persona responsable de coordinar y dirigir las acciones generales de respuesta ante situaciones de emergencia.

Por las características de la instalación, esta responsabilidad es asumida por el Supervisor de Operaciones y Seguridad (Terminal o Lado Aereo, según el horario).Es considerado el comandante del incidente hasta que sea relevado por el representante de la autoridad competente atinente según el tipo de alerta establecido en el PEA.

Los responsables de cada tarea se designan ficha de activación Apéndice 6.

1.11.3.2 Oficial de seguridad

Es responsable por garantizar la seguridad del personal que atiende la emergencia, debe velar por que cada maniobra se ejecute en forma segura y que no agrave las consecuencias del accidente. Coordina en forma directa con el comandante del incidente. Recae en la figura del Gerente de Operaciones y Seguridad o en caso de alerta el Jefe de Bomberos. Los responsables de cada tarea se designan ficha de activación Apéndice 6.

1.11.3.3 Oficial de información pública

El responsable por la información, es la persona encargada del contacto con los

medios de comunicación, será el vocero oficial del Gestor del aeropuerto. En el PEA se detalle mayor información acerca del manejo de prensa.

1.11.3.4 Equipo de respuesta a emergencias (Brigada)

Por las características de la instalación se ha considerado importante disponer de brigadas conformadas por personal del Gestor y complementada por personal de terceros que opera en el aeropuerto.

La Brigadas ejecutan los procedimientos para una intervención inicial, en temas como primeros auxilios, combate de incendios, control de derrames o fugas menores y evacuación, así como la evaluación inicial del riesgo durante la emergencia.

Asimismo, las instituciones y los concesionarios dispondrán de personal de apoyo preparado para la respuesta a emergencias en su propio sector (según se indica en la tabla No. 5) para cada uno de los turnos de trabajo.

Figura No. 2

Estructura operativa para emergencias

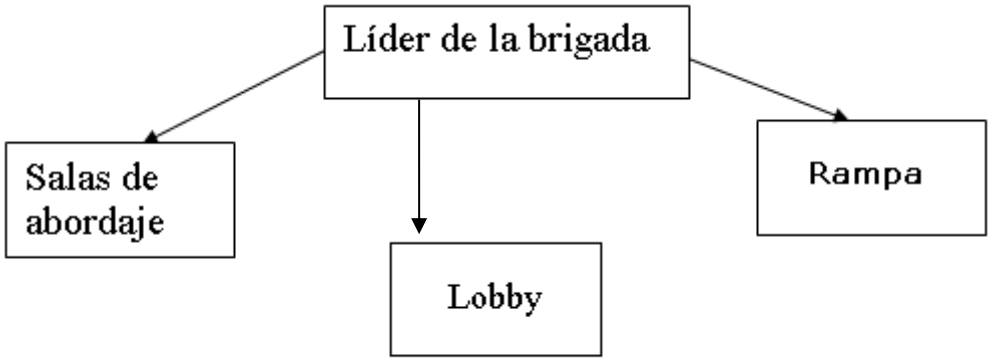


Figura No. 2. Esquema de organización para emergencias y cadena de mando en la terminal AIJS.

1.11.3.5 Responsabilidad de evacuación

La responsabilidad de evacuación de las instalaciones es inherente a cada uno de los trabajadores, puesto que su responsabilidad primaria es la salvaguarda de su propia vida, la de sus compañeros y los clientes.

Por ello todos deben recibir una inducción sobre la aplicación del plan de emergencia de la terminal de pasajeros.

1.11.4 Comando y control

1.11.4.1 Puesto de mando

Es la instancia operativa para la coordinación de las acciones de respuesta en la zona de emergencia. Las funciones principales se enumeran a continuación:

a. Determinación de los sectores de trabajo para la emergencia.
b. Organizar la evacuación de víctimas hacia las distintas zonas.
c. Coordinar, ejecutar y mantener el orden en las acciones de operación de ambulancias, unidades de rescate, personal médico, paramédicos, socorristas o cualquier otro personal técnico, el sitio del incidente/accidente.
d. Coordinación de ingreso y salida de vehículos de socorro de ayuda mutua.
e. Organizar y dirigir las operaciones de movilización de pacientes hacia los centros hospitalarios.
f. Coordinar las operaciones de búsqueda, rescate, evacuación y atención a las víctimas
g. Verificación de los recursos en la zona.

El PMM no dispone de una instalación fija, más bien se ubicará en una zona segura relativamente cerca del área afectada.

1.11.4.2 Sistema de perimetraje

El sistema de perimetraje en caso de emergencia, aplicado a la terminal, varias zonas o áreas funcionales según se detalla a continuación.

a. Área de recurso (área de espera): Área donde se ubican todos los equipos y personal, que se llegan en respuesta a la emergencia.

b. Zona de búsqueda y rescate: En esta área se recogen los heridos y se separan de los restos encontrados en la terminal.

c. Zona de evaluación o circulación interna: Esta área es el lugar en el que se recogen los pacientes y se trasladan hacia el Área de Concentración de Víctimas (ACV). Los pacientes que fueron clasificados como verdes se trasladan a los puntos de reunión cercanos.

d. Área de concentración de víctimas: En esta área es dónde se realizará la atención inicial y estabilización de las víctimas para ser transportadas hasta los centros médicos. Además, en esta área se realizará la segunda clasificación de las víctimas.

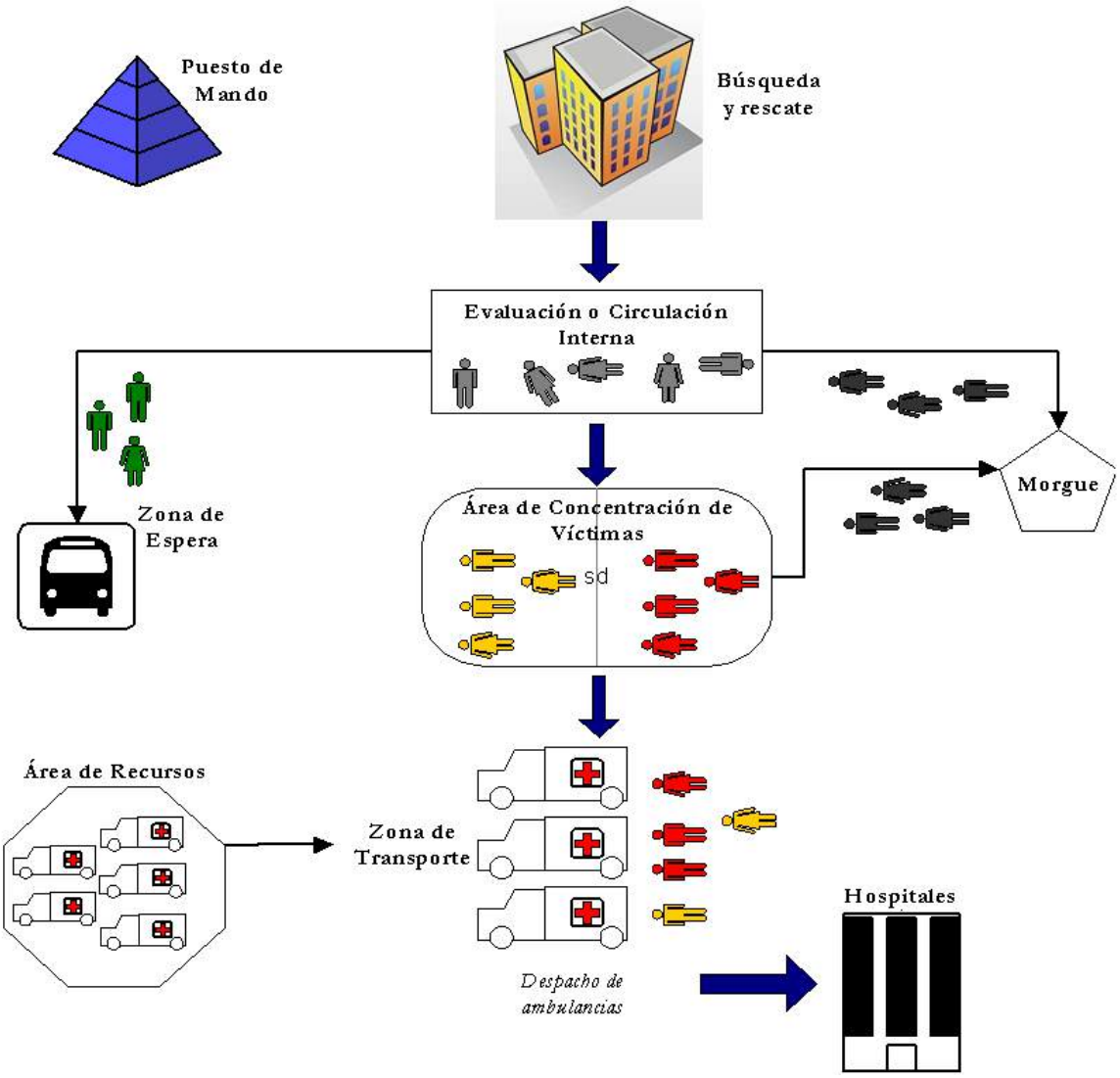
e. Área de transporte: En el área de transporte se realizará la inscripción, despacho o evacuación de los sobrevivientes y debe ser instalada entre el área de atención médica y el camino de salida del área de operaciones.

f. Área de morgue: En el caso de requerirse, la morgue se ubicará en el Centro de Tránsito Rápido de Mercancías (I37). Esta área es una bodega de 5200 m² en donde se pueden ubicar los restos humanos una vez que se autorice su traslado por parte del OIJ.

El detalle de las zonas se establece en la figura 3.

Figura No. 3

Sistema de Perimetraje



1.11.5 Niveles de activación en caso de emergencia

Los niveles de activación para casos de emergencia se establecen como mecanismo de inicio del protocolo de actuación y coordinación para la respuesta a emergencias.

Asimismo, se ha incluido en los instructivos de emergencias para cada sector de la terminal.

1.11.5.1 Nivel I. Acontecimiento muy leve, controlable internamente

Eventos menores que ocurren internamente como golpes o caídas del personal o pasajeros sin mayores lesiones, fallas en el sistema eléctrico, interrupción del suministro de agua potable, daños en facilidades sanitarias, ruptura de tuberías, accidentes individuales con lesiones, enfermedades de los trabajadores.

Adicionalmente se incluye percepción o información de evento externo con riesgo menor para las instalaciones, sea por la magnitud o por la lejanía.

a. Responsable de activación (quien detecta la situación)

Personal de Seguridad Privada, Personal de Aerolíneas en operación, personal de la Administración del Aeropuerto, subcontratista comercial o personal de las instituciones del Gobierno que se encuentren en la terminal.

b. La cadena de notificación, será de la siguiente manera

El Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado reciba la información y la transmite al Supervisor de Operaciones o su delegado, quien analiza si informa a la Brigada o no, además de informar al Gerente de Operaciones. El Oscar 5 notifica a la entidad competente o responsable de atender la situación.

c. Acciones generales

1. Requiere un reporte de incidente al Oficial de Comunicaciones (Oscar 5) o su designado.
2. En caso de ser necesario implica una respuesta inicial básica de la brigada interna o una decisión administrativa.
3. Para los casos donde se sospeche el riesgo para las personas, el personal de seguridad, alertará al Supervisor de Operaciones o su delegado que evaluará el peligro potencial.
4. El Supervisor de Operaciones (Oscar Sierra) define el nivel I de intervención y coordina la atención, mantiene informado al Gerente de Operaciones y Seguridad.

5. Si la condición de riesgo se modifica y aumenta, el Supervisor de Operaciones (Oscar Sierra) evalúa, si se pasa al nivel de activación II. Lo comunicará al Gerente de Operaciones.

1.11.5.2 Nivel II. Peligro en las instalaciones

Los incidentes de este nivel, implican riesgo para más personas de las instalaciones del AIJS. En algunos casos podrían requerir evacuación parcial o total de las instalaciones. Se incluyen conatos de incendio controlables por el personal de seguridad o de operaciones en la terminal, accidentes internos con múltiples lesionados daños por sismos fuertes con caída de objetos y desplazamiento de mobiliario, o daños estructurales visibles, percepción de olores desconocidos en la edificación, ruidos desconocidos, identificación de objetos sospechosos, afectación directa por eventos externos con riesgo para los ocupantes del edificio y las instalaciones.

a. Responsable de activación (quien detecta la situación)

Personal de Seguridad Privada, Personal de Aerolíneas en operación, personal de la Administración del Aeropuerto, subcontratista comercial o personal de las instituciones del Gobierno que se encuentren en la terminal.

b. Cadena de notificación

La cadena de notificación correspondiente se adjunta en el Apéndice 4.

c. Acciones generales

1. El Oficial de Comunicaciones (Oscar 5) o su designado, alerta al personal de seguridad, personal de Operaciones y al Supervisor de Operaciones, quién a su vez establece el nivel II de intervención y lo notifica a entidad competente respecto al PEA para la declaratoria de la alerta correspondiente, si aplicase.
2. En caso de ser necesario Implica una respuesta inicial básica de la brigada interna.

3. El Supervisor de Operaciones o su representante instruye al personal de seguridad para ejecutar la evacuación del área afectada, siguiendo las indicaciones de la autoridad competente.
4. La evacuación en este caso será parcial, según las indicaciones del Supervisor de Operaciones.
5. Los equipos de emergencia institucionales responden y controlan el incidente bajo coordinación del PMM, según los procedimientos establecidos en la alerta que se declare respecto del PEA.

1.11.5.3 Nivel III. Emergencia en la instalación

Los incidentes en este nivel implican alto riesgo para los trabajadores y usuarios de las instalaciones del AIJS.

Se incluyen incendios importantes, no controlables por el personal de seguridad y de operaciones, daños por sismos fuertes con caída y desplazamiento de mobiliario, daños estructurales importantes y evidentes, accidentes internos con múltiples lesionados críticos, y otros. Afectación directa por eventos externos con riesgo para los ocupantes del edificio y las instalaciones mismas.

a. Responsable de activación (quien detecta la situación)

Personal de Seguridad Privada, Personal de Aerolíneas en operación, personal de la Administración del Aeropuerto, subcontratista comercial o personal de las instituciones del Gobierno que se encuentren en la terminal.

b. Cadena de notificación

En el PEA se establecen las cadenas de comunicación para la atención de emergencia so situaciones que puedan conllevar la declaratoria de una alerta.

c. Acciones generales

1. El Oficial de Comunicaciones (Oscar 5) o su designado, alerta al personal de seguridad, personal de Operaciones y al Supervisor de Operaciones, quién a su vez establece el nivel III de intervención y lo notifica a entidad competente respecto al PEA para la declaratoria de la alerta correspondiente.
2. Implica una evacuación general del edificio de la terminal.
3. Se usarán dispositivos de alarma (luces estroboscópicas y alarmas sonora) y sistemas de alta voz (voceo y megáfonos), para comunicar el riesgo y brindar las instrucciones de evacuación.
4. Los brigadistas responderán a la alarma general según el procedimiento sobre evacuación de emergencia establecido en el presente plan.
5. Se ejecutan las acciones operativas según los procedimientos establecidos para la alerta respectiva, según el PEA.

1.11.6 Funciones generales para la prevención y control de emergencias

1.11.6.1 Brigada de respuesta a emergencias

a. <u>Diariamente</u>

1. Realizar inspecciones periódicas a las instalaciones, a efecto de identificar, y analizar las condiciones y prácticas de riesgo que pueden desencadenar una situación de emergencia, además de estar identificados para que cualquier persona pueda acercarse a ellos en caso de cualquier evento en particular relacionado con este tema.
2. Inspección diaria del equipo de primera respuesta a efecto de asegurarse el buen funcionamiento y libre acceso de los mismos en caso de una emergencia.
3. Conocer los posibles tipos de emergencia médica que podría presentarse en las instalaciones, lo que implica identificar a trabajadores con problemas de salud que podrían complicarse durante una emergencia, posibles lesiones por accidentes de trabajo, entre otros.

4. Mantener disponible el equipo de primeros auxilios y el equipo necesario para la atención de posibles emergencias.
5. Coordinar con el Departamento Operaciones y Seguridad, la capacitación permanente del personal de la brigada y el fomento de las prácticas cotidianas.
6. Efectuar prácticas seguras de control de incendios y atención en primeros auxilios, para lo cual se debe facilitar el material y equipo adecuado.
7. Reportarse en servicio con el personal de Operaciones de Aeris.

b. Durante una emergencia

1. Dar la alerta y alarma para iniciar la respuesta según el nivel de emergencia.
2. Evaluar el estado físico y emocional de las personas lesionadas.
3. Brindar la asistencia básica a personas trabajadores o usuarios que resulten lesionados debido a una emergencia por incendio, sismo, accidente laboral, u otro.
4. Determinar la necesidad de traslado y cuidados médicos, para minimizar las secuelas en el lesionado.
5. Control de la emergencia presentada, según requerimientos y demanda operativa.
6. Recibir, transferir el comando de la operación y colaborar con los equipos de respuesta externa: Cuerpo de Bomberos, Cruz Roja, Policía o Comisión Nacional de Emergencia, Dirección de Inteligencia y Seguridad (DIS), etc., según corresponda.
7. Mantener informado al puesto de mando sobre las acciones que realiza y los requerimientos para la ejecución de sus tareas.

c. Después del evento

1. Desarrollar una evaluación rápida de los daños y condiciones de operación de las diferentes áreas funcionales. En el nivel II y III, esta tarea se realiza bajo la coordinación de la autoridad competente) y el personal de ingeniería (cuando aplicase, este último).
2. Evaluar la aplicación del plan durante la emergencia.

3. Elaborar el reporte de accidente (Hoja de acción, ver PEA para más detalle).
4. Recomendar a las autoridades superiores del aeropuerto las medidas correctivas necesarias para mejorar la capacidad de respuesta con base en la evaluación ejecutada.

1.11.6.2 Funciones generales en materia de evacuación

Esta tarea corresponde al equipo de la brigada. Las funciones son:

a. Diariamente

1. Identificación de los sitios de mayor peligro dentro y fuera de las instalaciones, así como puntos de mayor permanencia de trabajadores en estos lugares según horario de trabajo.
2. Identificar y señalizar las rutas más seguras para abandonar la instalación y áreas de peligro en una situación de emergencia.
3. Disponer de un procedimiento de evacuación que considere, al menos el orden de evacuación, procedimientos de salida, perimetraje de seguridad para la evacuación y el lugar donde deben dirigirse los ocupantes (trabajadores y usuarios).
4. Participar en la ejecución simulacros y prácticas periódicas de evacuación en las instalaciones, para probar la efectividad del plan y realizar las adaptaciones que del mismo surjan.

b. Durante una emergencia

1. Ejecutar los procedimientos de evacuación del presente plan.
2. Mantener informado al puesto de mando de las acciones que realiza y los requerimientos que tuviera para la ejecución de sus tareas.
3. Preparar la evacuación, entendiendo como tal, la movilización espontánea del personal y visitantes en las instalaciones hasta la zona de seguridad.

c. Después del evento

1. Evaluar la aplicación procedimiento de evacuación espontánea y elaborar el informe de evento.
2. Adoptar las medidas correctivas que sean necesarias, para mejorar la capacidad de respuesta con base en la evaluación.
3. Control de ausencias en punto de reunión, una vez que se haya realizado la evacuación.

1.11.6.3 Personal de seguridad privada

a. Diariamente

1. Resguardo de los bienes de la administración y de los colaboradores, siempre y cuando no se comprometa la seguridad personal.
2. Coordinar con el Departamento de Operaciones y seguridad del gestor del aeropuerto, la capacitación de su personal.

b. Durante una emergencia

1. Apoya las labores del personal de Operaciones, según las indicaciones del Supervisor de Operaciones.
2. En materia de acciones de seguridad patrimonial y vigilancia, apoya a la Policía Aeroportuaria.

c. Después del evento

1. Evaluar la aplicación de su plan de respuesta.
2. Elaborar el informe de las acciones realizadas.
3. Adoptar las medidas de corrección necesarias que de la evaluación se desprendan.

1.11.7 Funciones para la recuperación

La responsabilidad es inherente al equipo de respuesta a emergencia en su conjunto y bajo el liderazgo del Líder de la brigada.

a. Durante la respuesta a emergencias

1. Participarán durante toda la emergencia hasta que las operaciones sean restablecidas a su condición normal.

b. Al finalizar las operaciones de respuesta

1. Participar en las actividades que le sean asignadas.
2. Mantener registros de todas las actividades.

1.12 Mecanismos de Activación

Los aspectos que se considerarán en dicho procedimiento se detallan seguidamente.

1.12.1 Activación interna

Se notificará a los miembros de la brigada, por medio de una llamada, que se efectuará a través del sistema de radio o por medio de llamada telefónica, en caso de ser necesario de igual forma se podrá utilizar el sistema de voceo de la Terminal .

1.12.2 Activación externa

Implica la solicitud de asistencia a las instituciones externas de atención de emergencia. Lo cual se ejecuta por la frecuencia interna y/o radios, según se establece en el PEA.

1.12.2.1 Cadena de notificación

La información de la emergencia puede generarse tanto en ATC, Bomberos u OPS Gestor. La entidad competente es quien declara la alerta que corresponda.

1.12.3 Información y comunicación de emergencia a vecinos

Por la extensión de las operaciones del aeropuerto, todos los vecinos a las instalaciones son parte del mismo sistema de trabajo. Dependiendo de la situación, que se presente el PMM, coordinará con la autoridad competente, para realizar la notificación de las personas que puedan verse afectadas por la situación presentada. El resto de la población será informada por los medios de comunicación colectiva.

En el PEA se establece mayor información sobre los medios de comunicación.

1.12.4 Apoyo externo de emergencia

El apoyo externo de emergencia está regulado por lo establecido en el PEA, según el tipo de alerta que motivó la activación del plan de emergencia de la terminal. Por las características del aeropuerto y los protocolos nacionales establecidos en el Comité Asesor Técnico de Emergencias Aéreas (CATEA), la respuesta de las instituciones es inmediata.

1.13 Procedimiento General de Evacuación

En el contexto del presente plan se ha definido un procedimiento operativo de evacuación ante emergencias en las instalaciones.

1.13.1 Propósito

El Propósito fundamental es asegurar la protección del personal y la disminución de las consecuencias humanas ante una emergencia en las instalaciones de la terminal de pasajeros el AIJS, mediante la optimización de los procesos de evacuación y respuesta a emergencias.

1.13.2 Definiciones

El procedimiento de evacuación que forma parte del presente plan incluye los siguientes términos:

a. Barrido de Emergencia: Técnica operativa que permite verificar la evacuación total de la instalación o una parte de ella.

b. Ruta de Evacuación: Recorrido que realizan las personas dentro de las instalaciones hasta alcanzar un punto de reunión o bien desde este hasta a una zona de seguridad externa.

c. Zona de Seguridad: Sitio designado en el exterior de las instalaciones para la reunión de todo el personal evacuado.

d. Punto de Reunión: Sitio externo al que se movilizarán los trabajadores, contratistas y visitantes de la instalación en caso de evacuación.

1.13.3 Requisitos previos

El plan de emergencia establecerá una serie de requisitos que se cumplirán en las instalaciones para la correcta aplicación del procedimiento de evacuación y rescate.

a. La señalización de los medios de evacuación es concordante con la norma técnica INTE-21-02-02-96.

b. Trabajadores, contratistas y visitantes del centro han recibido información sobre los procedimientos y medios de evacuación.

1.13.4 Responsabilidades generales

Asimismo, se establecerán responsabilidades generales en la aplicación de los procedimientos de respuesta a emergencias y evacuación de las instalaciones.

a. Todo trabajador, funcionario de una institución, concesionario o contratista en la terminal, será responsable de conocer y aplicar el procedimiento de evacuación.

b. Asimismo, el personal de la terminal deberá orientar respecto a su aplicación a trabajadores contratistas, visitantes y otras personas que se encuentren dentro las instalaciones al momento de la emergencia y que hayan ingresado bajo su responsabilidad.

1.13.5 Procedimiento

El procedimiento específico de evacuación incluye los siguientes aspectos generales, para los cuales se establecen una serie de pasos e instrucciones de seguridad.

a. Sobre la movilización en caso de emergencia
b. De los puntos de reunión y las zonas de seguridad
c. Evacuación forzada
d. Reingreso a las instalaciones

1.13.6 Croquis de evacuación y señalización de las áreas

El Apéndice 2 fichas de emergencia, incluye los croquis de evacuación para cada una de las áreas de la terminal, que además corresponden a la señalización de las instalaciones.

1.13.7 Tiempo teórico de evacuación

El tiempo de evacuación se ha establecido a partir del modelo de "flujo continuo" aplicado a movimientos horizontales, que considera:

a. Las distancias máximas a recorrer serán en todos los casos menores a 100 y 150 metros, esto hasta un ducto de emergencia o un área segura.
b. El modelo plantea una velocidad de circulación horizontal de 45 metros / minuto.
c. El ancho de las puertas equivale a dos o más unidades de anchura. Una unidad de anchura equivale a 60 centímetros.

1.13.8 Puntos de reunión y zonas de seguridad

Los puntos de reunión consisten en lugares relativamente seguros ubicados en diferentes puntos en las afueras de la terminal a no más de 50 metros de recorrido, hasta donde se evacuarán las personas que permanezcan dentro de las instalaciones. Los puntos de reunión serán señalizados por medio de áreas demarcadas según se indica en la tabla 3.

Las zonas de seguridad se clasifican en internas y externa. Las zonas internas corresponden a sitios estructuralmente seguros que se han identificado mediante señalización en la terminal.

Se debe considerar en el lado aéreo la ubicación de las personas evacuadas será establecida por el personal de rampa del Gestor, el cual es brigadista y elegirá un sector seguro según la operación, esto dado que no es posible señalizar puntos de reunión o zonas de seguridad.

Las personas evacuadas serán movilizadas según instrucción del comandante del incidente (autoridad competente), según corresponda, por medio del líder de la brigada.

1.13.9 Acciones de divulgación

Las acciones para la divulgación de plan de emergencia y otras acciones preventivas incluirán:

a. Procesos de capacitación al personal fundamentados en los procedimientos de emergencia.
b. Capacitación a las brigadas de emergencia.
c. Curso para optar por el gafete.
d. Disponibilidad de un desplegable el cual será entregado a personal del gestor del Aeropuerto, personal de las instituciones, personal de las empresas concesionarias y contratistas que ingresen a las instalaciones.
e. Colocación de afiches con información de cómo actuar ante emergencias.

1.14 Evaluación y revisión del plan

1.14.1 Evaluación del plan

La evaluación será por medio de simulacros, ya sea de mesa o parciales/ totales. Estos se realizarán anualmente o cuando se considere pertinente por parte de la Gerencia de Operaciones de Aeris. También, se utilizarán los análisis de los informes de atención de emergencia, se realicen (análisis post-incidentes). Las acciones por mejorar se implementarán en forma inmediata, propiciando de esta forma una actualización permanente de los procedimientos operativos.

1.14.2 Revisión del plan

El departamento de Operaciones y Seguridad, será el responsable de actualización del presente plan.

1.15 Rehabilitación de los servicios

Cuando se presente una situación de emergencia en la terminal, que requiera la evacuación de las instalaciones, se habrá instalado un PMM móvil, por lo que corresponde a este coordinar con las entidades competentes la evaluación de las instalaciones, para posteriormente ordenar la reapertura de la terminal.

2 Procedimientos para respuesta a emergencias en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS n

2.1 Plan de Acción para respuesta a emergencias en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS

El Plan de Acción de Emergencias incluye:

a. La identificación de amenazas y riesgos, así como los mecanismos generales de coordinación para la respuesta.
b. La definición de los medios de evacuación para las Instalaciones del AIJS, incluyendo las zonas de seguridad y puntos de reunión.
c. Los procedimientos de respuesta a emergencias que definen las acciones de los ocupantes, usuarios y personal de apoyo.

2.2 Mecanismos de Activación

Los mecanismos de activación para el presente Apéndice del PEA, corresponden a las alertas 5, 6 y 7. Que se detallan a continuación[1].

a. Alerta 5: Emergencia en Instalaciones del Aeropuerto
b. Alerta 6: Acto de interferencia ilícita
c. Alerta 7 : Accidente por mercancías peligrosas

2.3 Medios de evacuación para las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS

Los medios de evacuación incluyen todas aquellas facilidades utilizadas para el desalojo en caso de emergencia de las instalaciones del AIJS, de acuerdo con el Reglamento Técnico de Seguridad Humana en Edificaciones. Estos deben estar

[1] La Tipología de alerta es definida por el Manual de Emergencias Aéreas de CATEA y el PEA.

debidamente señalizados y poseer las dimensiones adecuadas para la movilización segura de los ocupantes.

A efectos del presente Apéndice se consideran los siguientes medios de evacuación:

a. Pasillos de evacuación: Ruta de movilización de las personas para acceder a la salida o puerta de emergencia, en cada una de las salas de abordaje se dispone de señalización específica según la norma INTE INTE-21-02-02-96.
b. Salidas o puertas de emergencia: Permiten el acceso de las personas al exterior de la edificación. Están dispuestas de un sistema de barra anti-pánico y alarma de apertura.
c. Escaleras de emergencia: Los bloques A, B, C, D, E, F, G, V y edificio comercial, disponen de escaleras de emergencia, además del área del mezzanine. Se aclara que en el puente A11, no hay escalera de emergencia.
d. Punto de reunión o zona de seguridad externa. Los puntos de reunión se ubican en zonas en el exterior de la Terminal, y en el área de rampa. Es el sitio al que se movilizarán los ocupantes del edificio, para ser posteriormente llevados según el procedimiento de evacuación a una zona fuera del área de riesgo. Adicionalmente se ha demarcado sobre la superficie el espacio designado, con excepción del sector de la plataforma donde el área es elegida por el personal del Gestor según la disponibilidad de espacio.

2.4 Procedimientos específicos de respuesta

2.4.1 Respuesta ante accidentes individuales en las Instalaciones del AIJS (**PEA-T-01-09)**

2.4.1.1 Alcance

El presente procedimiento establece las instrucciones básicas para la respuesta operativa en caso de emergencias individuales en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS.

2.4.1.2 Propósito

El propósito de este procedimiento es orientar tanto a los trabajadores como a los usuarios del AIJS, sobre las acciones a desarrollar al descubrir que alguna persona haya sufrido un accidente.

2.4.1.3 Responsabilidades

Toda persona que trabaje para el Gestor, institución pública o empresa que presta servicios en las instalaciones del AIJS, es responsable de alertar a la oficina de operaciones del Gestor sobre personal o usuarios que hayan sufrido un accidente, lesión o problema de salud en las instalaciones.

El Gestor, dispone de un consultorio médico dotado de equipo de atención de emergencias las 24 horas, los 7 días de la semana por convenio con la Benemérita Cruz Roja Costarricense (este consultorio está ubicado en las salas de abordaje 19-20). Asimismo, dispone de estaciones de emergencia (muebles para brigadas) ubicadas en las salas de abordaje y reclamo de equipaje.

2.4.1.4 Procedimiento

a. Al identificar a una persona lesionada o afectada por un problema de salud, cualquier funcionario con responsabilidad definida según el presente procedimiento, deberá solicitar ayuda al funcionario del Gestor, más cercano, este funcionario llamará vía radio al Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado, para solicitar la ayuda correspondiente. La información mínima que debe brindar será:

1. Ubicación exacta del incidente.
2. Causa aparente de la afectación.
3. Descripción del tipo de incidente, si hay lesionados y hace cuánto tiempo paso.

b. El Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado, alertará a la Cruz Roja Costarricense, por medio del puesto del aeropuerto (EXT. 2007 o vía radio en el canal de Operaciones), para que atiendan la situación.

c. El personal de la Cruz Roja Costarricense se desplazará al lugar indicado por el Oficial de comunicaciones (Oscar5) o su designado del gestor.
d. Si en la escena se dispone de personal capacitado en primeros auxilios, deberán aplicar el protocolo de revisión primaria y secundaria correspondiente. Los resultados se reportarán al personal de la Cruz Roja Costarricense (EXT. 2007 o vía radio en el canal de Operaciones).
e. Cuando el personal de primera intervención (Cruz Roja Costarricense) decida que un paciente (pasajero) debe ser trasladado a un centro hospitalario, coordinará lo correspondiente con las autoridades de Migración, Policía Aeroportuaria y aerolínea, según aplique. Si el caso corresponde a un empleado del aeropuerto, se procederá bajo el modo ordinario de traslado de pacientes.
f. Finalizado el incidente, el Coordinador de Operaciones del Gestor preparará, un reporte de incidente (Hoja de acción, ver PEA para más detalle).

Fin del procedimiento

2.4.2 Procedimiento para el establecimiento de alerta y alarma ante emergencias en las Instalaciones del AIJS (**PEA-T-02-09)**

2.4.2.1 Alcance

El presente procedimiento establece los lineamientos, las definiciones de las alertas y los mecanismos de alarma en caso de emergencia en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS. Debe ser conocido por todo el personal y ejecutado por la organización para emergencias de las instalaciones, incluyendo funcionarios de otras instituciones y empresas que operan en la terminal y todas sus líneas de mando.

2.4.2.2 Propósito

Definir las alertas en caso de emergencia y los mecanismos de alarma en las Instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS.

2.4.2.3 Referencia

El presente procedimiento tiene referencia directa con los niveles de emergencia definidos en el presente plan y los procedimientos interinstitucionales definidos para las **alertas** tipificadas en el **PEA** que puedan afectar la terminal de pasajeros.

2.4.2.4 Responsabilidades

Toda persona que trabaje para el Gestor, institución pública o empresa que presta servicios en las instalaciones del AIJS, es responsable de conocer y aplicar el presente procedimiento. Asimismo, es responsable de orientar respecto a su aplicación a los usuarios de las instalaciones.

Cada funcionario que trabaje para el Gestor, institución pública o empresa que presta sus servicios en las instalaciones del AIJS**,** es responsable de coordinar y ejecutar los procedimientos de desalojo, según lo indicado en el procedimiento de evacuación de las instalaciones establecido en el presente manual.

2.4.2.5 Procedimiento

2.4.2.5.1 Sobre los sistemas y procedimientos de alerta

a. Para la emergencia de nivel I: Quien descubra la emergencia lo reportará, según el procedimiento al Oficial de Comunicaciones (Oscar 5) o su designado quien alertará personal de Operaciones y notifica a la entidad competente o responsable de atender la situación. El Supervisor de Operaciones analiza si requiere o no convocar a la brigada interna e informa al Gerente de Operaciones del Aeropuerto.
b. Para el nivel de emergencia II y III, se sigue el mismo procedimiento anterior, con la salvedad de que los responsables de evacuación en el área afectada proceden a la movilización de las personas que se encuentran en las instalaciones, ya sea de manera parcial o total a la zona de seguridad interna o bien al punto de reunión externo, siguiendo las indicaciones del líder de la brigada. Para proceder a la evacuación total

de la terminal, el funcionario de Operaciones del Gestor más cercano al sitio de la emergencia activará una estación de la alarma de incendios y paralelamente se realizará la indicación de evacuar por medio del sistema de voceo de la terminal, así como por medio del sistema de radios de Aeris. De ser necesario de utilizaran megáfonos.

c. Los responsables de evacuación por área iniciarán el proceso de evacuación según el procedimiento PEA-T-04-09.

Fin del procedimiento

2.4.3 Procedimiento de actuación ante emergencias generales para usuarios y personal de la terminal de pasajeros del AIJS (**PEA-T-03-09)**

2.4.3.1 Alcance

El presente procedimiento establece las instrucciones básicas para la actuación de usuarios y trabajadores que se encuentran en las Instalaciones del AIJS en caso de emergencia.

2.4.3.2 Propósito

El Propósito de este procedimiento es orientar a los trabajadores del Gestor, personal institucional, concesionarios y contratistas que se encuentren en las Instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS, sobre las acciones a desarrollar al momento de activarse una alarma de emergencia.

2.4.3.3 Responsabilidades

Todo trabajador del Gestor ó de las empresas concesionarias, son responsables de conocer y aplicar los procedimientos. Asimismo, deberán orientar respecto a su aplicación a los usuarios y otras personas que se encuentren dentro de las instalaciones al momento de la emergencia.

Todo funcionario o funcionaria del gestor, instituciones públicas o empresas que operan en las instalaciones del AIJS, orientarán a las personas que observe movilizarse solas dentro de las Instalaciones del AIJS.

2.4.3.4 Procedimientos

Todo el personal que labora en las instalaciones del AIJS responderá a los diferentes procedimientos de emergencia al escuchar la orden de evacuar por medio del sistema de voceo de la terminal y recibir las instrucciones de los responsables de evacuación. Las instrucciones generales se establecen en el presente procedimiento.

2.4.3.4.1 En caso de sismo

a. Durante el sismo.

1. Protéjase de la caída de objetos, colocando los brazos sobre su cabeza. NO CORRA, manténgase dentro del edificio, salvo que se ordene la salida por medio del sistema de voceo de la terminal.
2. Aléjese de puertas y ventanas de vidrio.
3. Aléjese de las paredes si estas son de concreto o baldosa.

b. Después del sismo

1. Identifique a los responsables de evacuación y de ser necesario espere instrucciones para dirigirse a los puntos de reunión externos.
2. Al evacuar, CAMINE no corra, camine siempre por su derecha.
3. Al bajar las escaleras sujétese de los pasamanos.
4. No utilice los ascensores
5. NUNCA REGRESE A LAS INSTALACIONES por objetos olvidados.
6. Manténgase en las zonas de seguridad o puntos de reunión hasta que los funcionarios de la brigada, personal del aeropuerto o de rescate se lo indiquen.

7. Si el edificio se dañó severamente, espere indicaciones de los funcionarios a cargo de la emergencia.

SIGA LAS RUTAS DE EVACUACIÓN DEFINIDAS PARA SU SECTOR INDICADAS EN EL PRESENTE PROCEDIMIENTO Y EN LA ZONA EN LA QUE SE ENCUENTRA

2.4.3.4.2 En caso de incendio

Si usted descubre un principio de incendio o un incendio declarado, active inmediatamente el procedimiento de emergencia comunicándose con el personal de Operaciones del Gestor a la extensión interna 2188/2309 o a los teléfonos 2440-8257/2442-7131. Indique:

1. Lugar.
2. Que es lo que se quema.
3. Que tan grande es.
4. Hace cuanto sospechó de esto.

a. Durante el incendio

1. El responsable de evacuación del área, debidamente identificado, brinda las instrucciones de seguridad a los pasajeros por medio sistema del sistema de voceo de la terminal ó megáfono portátil. Las instrucciones serán proporcionadas tanto en español como en inglés. De ser posible active una estación manual del sistema contraincendios.
2. No intente apagar un incendio declarado a menos que esté entrenado en el uso de mangueras y extintores.
3. Cuando se emita la orden de evacuación, evacue por la vía definida para su sector de lo contrario use la ruta alterna. CAMINE, no corra, no empuje.
4. Camine por su derecha, si el recinto está saturado de humo camine agachado (a gatas) a menos de un metro de altura, para evitar inhalar humo.
5. Al bajar escaleras, apóyese en los pasamanos, siempre y cuando sea posible.

6. NO utilice ascensores.
7. No abra puertas y ventanas a menos que sea necesario para salir.
8. Si requiere abrir una puerta o ventana, pálpela primero con el dorso de la mano, si la puerta está caliente, es muy probable que hay fuego del otro lado.
9. Si inhaló humo y siente problemas respiratorios solicite apoyo médico los funcionarios a cargo de la emergencia.
10. Si su ropa se incendió, arrójese al piso ruede hasta que se apague, si usted corre solo aumentará la combustión.
11. Manténgase en las zonas de seguridad o puntos de reunión hasta que los funcionarios a cargo de la emergencia se lo indiquen.

NUNCA REGRESE A LAS INSTALACIONES POR OBJETOS OLVIDADOS.

b. Después del incendio.

1. Si el incendio fue controlado por personal del aeropuerto, espere las indicaciones de los funcionarios de los funcionarios a cargo de la emergencia.
2. Si el incendio fue controlado por el Cuerpo de Bomberos, espere las indicaciones de los funcionarios a cargo de la emergencia.
3. Si el edificio se dañó severamente, espere las indicaciones de los funcionarios a cargo de la emergencia.

2.4.3.4.3 En caso de eventos externos al edificio.

La denominación "evento externo" aplica a aquellos incidentes ocurridos fuera las Instalaciones, tales como: problemas con aeronaves, derrames en rampa, o eventos de origen natural como tornados y fuertes lluvias que podrían afectar eventualmente las instalaciones.

a. Si usted es la primera persona en enterarse, y descubre el evento o se entera por otro medio: NO GENERE PÁNICO.

Comuníquese en forma inmediata con el personal de Operaciones del Gestor a la extensión interna 2188/2309 o a los teléfonos 2440-8257/2442-7131 e informe:

1. Identifíquese.
2. Que ocurre.
3. Donde está ocurriendo la situación.
4. Fuente de Información.

b. Una vez que se activa el procedimiento (si aplicase).

1. MANTENGA LA CALMA.
2. Personal del Gestor, Oficiales de Seguridad, Policía Aeroportuaria y los responsables de evacuación debidamente identificados, brindaran las instrucciones de seguridad a los pasajeros por medio del sistema de voceo de la terminal o el megáfono. Las instrucciones serán proporcionadas tanto en español como en inglés.
3. No salga del edificio.
4. Siga las instrucciones de la brigada de emergencia.

c. Si se establece la orden de evacuación (si aplicase).

5. Al evacuar, NO CORRA, camine siempre por su derecha.
6. Manténgase con todo el grupo, no se distraiga o desvíe, siga al coordinador de la evacuación.
7. Manténgase en las zonas que para el efecto se definan como seguras hasta que el funcionario de la brigada se lo indique.
8. Si el edificio se dañó severamente, espere indicaciones de los funcionarios a cargo de la emergencia.
9. NUNCA REGRESE A LA TERMINAL POR OBJETOS OLVIDADOS.

Fin del procedimiento

2.4.4 Procedimiento para evacuación de emergencia en las instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS (**PEA-T-04-09)**

2.4.4.1 Alcance

El presente procedimiento establece las instrucciones para los procesos de evacuación de emergencia en las Instalaciones del AIJS.

2.4.4.2 Propósito

El Propósito de este procedimiento es asegurar la protección de las personas y la disminución de las consecuencias humanas ante una emergencia en las instalaciones del AIJS mediante la optimización de los procesos de evacuación.

2.4.4.3 Referencia

El presente procedimiento tiene referencia directa con los niveles de emergencia y con el procedimiento PEA-T-03-09 sobre emergencias generales en la terminal de pasajeros del AIJS.

2.4.4.4 Responsabilidades

Todo trabajador o trabajadora del AIJS, es responsable de conocer y aplicar el presente procedimiento. Las instituciones o empresas que operan en el Aeropuerto deberán orientar respecto a su aplicación a los usuarios o clientes y otras personas que se encuentren dentro del edificio al momento de la emergencia.

El Gestor del AIJS, define las zonas de seguridad o puntos externos de reunión, mediante la señalización específica en el área de rampa (según aplique) y dentro de la edificación.

En líder de la brigada durante el nivel de activación I y la entidad competente respecto al PEA, durante los niveles de activación II y III serán los responsables de dar la

orden de evacuación de las Instalaciones del AIJS, salvo ante un incendio declarado, en cuyo caso los ocupantes del área afectada evacuarán a partir de que suene la alarma.

Los colaboradores de las empresas que operan en las Instalaciones del AIJS, los efectivos de la Policía Aeroportuaria, funcionarios de las aerolíneas coordinados por el personal de Operaciones del Gestor y brigadistas, serán responsables de conducir los procesos de evacuación una vez que se da la alarma u orden respectiva. Personal de Bomberos serán responsables de efectuar el barrido final en búsqueda de posibles víctimas.

Oficiales de seguridad privada y personal de rampa, ubicados cerca de los puntos de reunión, se movilizarán a dichas áreas para la contención de personal en dichos puntos.

2.4.4.5 Procedimiento

2.4.4.5.1 Sobre la movilización general

a. Al girarse la orden de evacuación general de la terminal se activará una estación de la alarma de incendios y paralelamente se realizará la indicación de evacuar por medio del sistema de voceo de la terminal, según el procedimiento incluido en este plan.
b. Al escuchar la alarma los ocupantes del edificio se dirigirán hacia las rutas de evacuación. Siempre caminando por la derecha, sin correr, sin empujar. Las rutas de evacuación se identifican en los croquis adjuntos al presente manual y están colocados en las áreas de trabajo.
c. NO USE LOS ELEVADORES
d. Ninguna persona debe detenerse o regresar por sus artículos personales.
e. En todo momento se deben atender las instrucciones de los responsables de evacuación, funcionarios de Operaciones del Gestor, Oficiales de Seguridad y Oficiales de la Policía Aeroportuaria.

f. Todos los ocupantes del edificio están en la obligación de orientar a los usuarios para conducirlos a los puntos de reunión.

g. Una vez en el área, se deberá de esperar a que el PMM, indiqué que debe es necesario conducir a todos los ocupantes.

2.4.4.5.2 Sobre la movilización de personas con movilidad Reducida

a. Las personas con movilidad reducida serán evacuadas de la instalación por parte de personal de las aerolíneas y del Gestor.

2.4.4.5.3 Puntos de reunión

a. Son las áreas ubicadas en el exterior del edificio en zonas donde se considera existen condiciones de seguridad adecuadas para la protección de los ocupantes del edificio, en el sector de rampa las áreas no están señalizadas, sin embargo, el personal del Gestor guiará a las personas a lugares seguros.

b. En los puntos de reunión, el personal de Operaciones debe informar a los evacuados sobre la situación y las proyecciones, según la información que brinde el PMM.

c. Un funcionario del aeropuerto que se encuentre en el punto de reunión en los 10 minutos posteriores a la llegada de todas las personas a dicha área, brindará al PMM, el conteo de personas ubicadas en su zona, calificándolas en usuarios y trabajadores.

d. Atendiendo la orden del PMM, de ser necesario se conducirán a todos los ocupantes a otros sectores del aeropuerto, según el evento.

2.4.4.5.4 Del coordinador de evacuación por área

a. EL PERSONAL DE INSTITUCIONES PÚBLICAS, SUBCONTRATISTAS COMERCIALES, Aeris, POLICÍA AEROPORTUARIA SEGURIDAD PRIVADA Y BRIGADISTAS, que labora en el área, son los responsables de la evacuación la terminal, según las siguientes instrucciones:

1. Personal de subcontratistas comerciales, es responsable de garantizar la evacuación segura de los clientes en la tienda al momento de la alarma.
2. Personal de las Aerolíneas, son responsables de conducir la evacuación de los pasajeros en proceso de espera o de abordaje.
3. Personal de Seguridad Privada, orientan al resto de pasajeros que deambulan por las instalaciones ante un proceso de evacuación ubicándolos en las vías de evacuación con un responsable de evacuación.
4. Personal de Operaciones del Gestor, forma parte del proceso de evacuación.
5. Policía Aeroportuaria e instituciones públicas, conduce los procesos de evacuación forzada una vez que el 90% de las personas hayan evacuado las Instalaciones del AIJS. Ejecuta el desalojo forzado de las instalaciones siempre que la emergencia lo permita. Posterior a eso se dará el barrido por parte de bomberos

b. Las responsabilidades generales se describen a continuación:

1. Es responsable por conducir los procesos de evacuación una vez que se ha girado la instrucción en este sentido.
2. Debe garantizar que todas las personas puedan movilizarse por sus propios medios y abandonen el edificio.
3. En caso de identificar a personas con dificultad de movilización debe solicitar poyo.
4. Si descubre lesionados en el área, debe reportar su ubicación y condición, más no debe detenerse a atenderlos, pues su responsabilidad es sobre la evacuación.
5. Será el último en salir de la zona bajo su responsabilidad y conducirá a los evacuados hasta el punto de reunión definido.
6. Al darse la orden de evacuación (parcial o general) se ubicará en el pasillo de evacuación, donde girará las instrucciones al personal.

c. El jefe o supervisor de cada institución o empresa en el área bajo la responsabilidad del coordinador de evacuación respectivo garantizará y reportará a este el momento en que todo su personal se encuentre en la ruta de salida.

2.4.4.5.5 Desalojo de emergencia

Consiste en un proceso de evacuación secundario, mediante el cual se desaloja a todo el personal que por diversas razones no abandonó el edificio. Su objetivo es detectar lesionados, rezagados o personas que no cooperan.

La ejecución la evacuación forzada es responsabilidad del personal de la Policía Aeroportuaria, será dirigido por el Supervisor de Operaciones e implica un recorrido por todas las instalaciones, para cerciorarse de que no quedan más personas en el lugar.

a. Consideraciones

1. El desalojo de emergencia se ejecuta una vez que todos los coordinadores de evacuación se encuentren en los puntos de reunión.
2. En caso de que los responsables del desalojo de emergencia, detecten personas dentro del edificio y estas puedan movilizarse, serán orientadas para llegar a la salida de emergencia, donde el coordinador de evacuación por área las esperará para conducirlas al punto de reunión.
3. En caso de encontrar pacientes o lesionados, los responsables deben informar al PMM (organismo coordinador general de emergencia), para que envíe un equipo de primeros auxilios.

2.4.4.5.6 Sobre el reingreso a la edificación

El reingreso a la edificación se realizará una vez que el PMM ó el CCO según corresponda hayan evaluado las condiciones de seguridad de las instalaciones.

a. La autorización de reocupación del edificio, la emitirá al puesto de mando.

b. En caso de que no se considere seguro el reingreso, se debe realizar una evaluación de la edificación por parte del Departamento de competente según el tipo de alerta y de la autoridad competente.

c. En caso de no autorizarse el reingreso, el personal de Policía Aeroportuaria recogerá los artículos personales esenciales y los entregará a los propietarios.

Fin del procedimiento

2.4.5 Procedimiento de respuesta antes emergencias en la terminal de pasajeros, por parte de la brigada de la terminal (**PEA-T-05-09)**

2.4.5.1 Alcance

El presente procedimiento establece las instrucciones para la respuesta a diferentes emergencias por parte de la Brigada de Emergencia en las Instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS.

2.4.5.2 Propósito

El propósito de este procedimiento es asegurar la protección de las personas y la disminución de las consecuencias humanas, ambientales y materiales ante una emergencia en las Instalaciones de la terminal de pasajeros del AIJS.

2.4.5.3 Responsabilidades

Todas las instituciones, subcontratistas comerciales y funcionarios del Gestor destacados en la terminal de pasajeros, asumen la responsabilidad de cumplir las funciones correspondientes a la brigada de emergencias. Cada persona, que participe de la Brigada, es responsable de conocer y aplicar el presente procedimiento.

2.4.5.4 Procedimiento

2.4.5.4.1 Ante evento sísmico

a. Como miembro de la Brigada de Emergencia y durante el sismo, usted debe actuar igual al resto de los compañeros, por ello debe conocer y cumplir el procedimiento **PEA-T-03-09.**

b. Una vez que el movimiento del sismo finalice, los integrantes de la brigada, se reunirán después del filtro de seguridad que da acceso a salas de abordaje desde lobby, donde se encuentra la Estación de Emergencia, donde recibirán las instrucciones del Supervisor de Operaciones (Líder de la Brigada).

c. La brigada evaluará las áreas del edificio que le indiqué el Supervisor de Operaciones de Aeris, para determinar si se ordena o no la evacuación.

d. La información sobre las condiciones de la edificación serán reportadas al Supervisor de Operaciones. Si alguna parte de la estructura de la terminal sufrió un daño que no afecta la operatividad del área, se procederá a aislar la zona por parte de la Brigada, pero si la terminal sufrió daños considerables, Operaciones de Aeris notificará al personal de Bomberos, para que estos evalúen la situación y analicen si declaran o no la alerta y solicitan la evacuación de la terminal.

e. Al ordenar la evacuación del edificio, se activará el procedimiento **PEA-T-04-09,** sobre evacuación de la terminal.

2.4.5.4.2 En caso de amenaza de bomba

a. Corresponde la aplicación del protocolo de la alerta 6 del PEA.

b. Si la brigada de emergencias es convocada, esta se mantiene en el área de recursos, a la espera de instrucciones.

c. El oficial al mando por parte de la DIS, instruirá al Supervisor de Operaciones sobre la orden de evacuación parcial o total de las Instalaciones del AIJS.

d. El Supervisor de Operaciones aplicará el procedimiento **PEA-T-04-09,** sobre evacuación de las Instalaciones del AIJS.

2.4.5.4.3 En caso de secuestro

a. Corresponde la aplicación del protocolo de la alerta 6 del PEA.

b. Si la brigada de emergencias es convocada, esta se mantiene en el área de recursos, a la espera de instrucciones.

c. El oficial al mando por parte de la DIS, instruirá al Supervisor de Operaciones sobre la orden de evacuación parcial o total de las Instalaciones del AIJS u otras áreas.

d. El Supervisor de Operaciones aplicará el procedimiento **PEA-T-04-09** sobre evacuación de las Instalaciones del AIJS.

e. Una vez que las autoridades aseguren la escena, el oficial al mando por parte de la DIS, definirá la actuación de la Brigada, según las consecuencias observadas.

2.4.5.4.4 En caso de incendio

a. Al descubrir el incendio se informa al Oficial de Comunicaciones (Oscar 5) o su designado quien alertará al Cuerpo de Bomberos por medio de la frecuencia interna.

b. El Cuerpo de Bomberos desplazará un equipo de intervención, analizará la información brindada y sobre esa base establecerá la alerta 5, si aplicase.

c. Los brigadistas disponibles y el personal de operaciones en el área evaluarán la situación, si es un conato de incendio intentarán combatirlo por medio de equipo portátil de extinción, si es un incendio declarado evacuarán el área inmediatamente.

d. El resto de los brigadistas serán informados de la situación y dividirán sus funciones entre: evacuación forzada y atención a. Según las indicaciones del Coordinador de Operaciones, atenderán las mismas recomendaciones de los brigadistas en disponibilidad según la magnitud del incendio.

e. En el caso de conatos de incendio, el personal de Operaciones del Gestor, tiendas o de la aerolínea movilizará a los usuarios a otra sala de abordaje u otras instalaciones a la espera de las instrucciones del Supervisor de Operaciones. Recuerde que hay

cortinas “cortafuego” en el área de salas de abordaje, en el ingreso a dicha área, en migración llegadas y el acceso de empleados a rampa.

f. Al llegar el apoyo del Cuerpo de Bomberos, el Líder de la Brigada, entregará la escena reportando la situación y lo actuado al oficial a cargo de bomberos.

g. A partir de este momento, la Brigada de Emergencia será parte de los recursos de apoyo con que cuente el Cuerpo de Bomberos.

h. Controlada la emergencia el Oficial del Cuerpo de Bomberos a cargo recomendará el reingreso al edificio atendiendo lo indicado en el procedimiento PEA-T-04-09, numeral 2.4.4.5.7.

2.4.5.4.5 En caso de inundación

a. El Supervisor de Operaciones solicitará la desconexión de la energía eléctrica en el área inundada.

b. Los brigadistas se presentarán al punto de reunión ubicado, después del filtro de seguridad que da acceso a salas de abordaje desde lobby, donde se encuentra la Estación de Emergencia, donde recibirán información sobre el área inundada, nivel del agua y cantidad de personas allí.

c. Colaborarán en el proceso de evacuación según las indicaciones del Supervisor de Operaciones.

d. Las personas del área afectada serán movilizadas a las áreas no afectadas por los coordinadores de evacuación.

e. Cuando el nivel de agua ponga en riesgo la seguridad de las personas, el Supervisor de Operaciones solicitará la presencia del personal de Bomberos, para que evalúen la posible Declaratoria de la Alerta 5.

f. En ninguna circunstancia se acepta que los brigadistas permanezcan en áreas donde el nivel de agua supere la altura de sus rodillas.

g. Para el reingreso al edificio se aplica el procedimiento PEA-T-04-09, numeral 2.4.4.5.7.

2.4.5.4.6 En caso de eventos externos

a. El Supervisor de Operaciones evaluará la situación reportada, a través del Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado, para determinar si convoca la Brigada de Emergencia.

b. Se establecerá un puesto de mando en la sala de conferencias del mezzanine, o donde lo establezca la autoridad competente a cargo de la situación, desde donde se girarán las instrucciones.

c. En caso de ser convocados los brigadistas que responden se reunirán el punto de reunión ubicado, después del filtro de seguridad que da acceso a salas de abordaje desde lobby, donde se encuentra la Estación de Emergencia en espera de instrucciones.

d. Según la evaluación hecha, el Supervisor de Operaciones, emitirán las instrucciones a los Coordinadores de Evacuación y la Brigada de Emergencia de modo tal que:

2.4.5.4.7 Accidente aeronáutico, incendio o derrame de materiales peligrosos en rampa, que pueda afectar un sector de la terminal

a. Se moviliza a los ocupantes a sectores del AIJS desde donde no se observe la situación de emergencia, en caso de existir riesgo para las instalaciones de la terminal, se debe evacuar hacia la zona pública del aeropuerto, para lo cual se deben utilizar las rutas alternas de evacuación.

b. El líder de la brigada, ejecutara todas las directrices que emanen del PMM.

2.4.5.4.8 En caso de eventos hidrometeorológicos.

Se considera la posibilidad de lluvia torrencial, granizo, o tornado.

a. El coordinador de evacuación del área instruirá al personal para que se aleje de las ventanas y desconecte todos los aparatos y sistemas eléctricos.

b. No permitirá que se abandone el edificio hasta que la Autoridad competente de gire la instrucción de evacuar, siempre y cuando las condiciones externas sean seguras.

c. El personal de la brigada se mantendrá en punto de reunión ubicado, después del filtro de seguridad que da acceso a salas de abordaje desde lobby, donde se encuentra la Estación de Emergencia, en espera de las instrucciones.

d. De ser necesario se mantendrá a las personas en zonas cerradas no provistas de ventanales, tales como pasillos frente a los servicios sanitarios, ductos de escalera o zonas sin acceso a ventanales.

e. Finalizada la fase crítica del evento el Coordinador de Evacuación se informará con el Coordinador de Operaciones o la Gerencia de Operaciones a efecto de recibir instrucciones.

f. El equipo de ingeniería y el Departamento de Operaciones evaluaran los daños e impactos a efectos de habilitar las operaciones del aeropuerto.

2.4.5.4.9 Emergencias en el parqueo de vehículos

En caso de emergencias individuales activar el procedimiento PEA-T-01-09, sobre emergencias individuales.

a. Si la situación que se presenta es un incendio de vehículo

1. Solicite la presencia del Cuerpo de Bomberos.
2. Trate de que los propietarios alejen los otros vehículos adyacentes, rodándolos sin accionar los motores.
3. No abra súbitamente las puertas, la tapa o la joroba, trate de controlar introduciendo la boquilla de un extintor de Polvo Químico Seco en el área donde se presenta el incendio. Active el Extintor.
4. Si no logra apagar el fuego, aléjese del lugar y espere la llegada de los Bomberos.

b. En caso de derrame en los vehículos.

1. El derrame debe ser recogido empleando material absorbente, para luego depositar este material en un área bien ventilada, para posteriormente darle una adecuada disposición de los desechos.
2. Si el derrame tiene un tamaño considerable, tanto que pone en peligro las instalaciones, debido a que el tanque de combustible se ha roto por completo y la salida de líquidos inflamables es abundante, se debe alertar a Bomberos.
3. No trate de movilizar el vehículo, intente contener los derrames a distancia para evitar que ingresen al alcantarillado o afecten a otros vehículos y espere por la ayuda solicitada.
4. En caso de requerir el movimiento del vehículo, éste debe ser movilizado de las instalaciones sin accionar el motor.

Fin del procedimiento

Índice de Apéndices

1. Inventario de tanques de almacenamiento de combustibles, que podrían influir en la terminal
2. Instructivo fichas de emergencia por sector
3. Hoja de acción Aeris
4. Amenazas de origen natural cantón de Alajuela, de la CNE
5. Informe sobre Sistema fijo contra incendios
6. Ficha de activación para emergencias em la terminal
7. Mapa de Amenazas y Peligros Naturales del Cantón de Alajuela, de la CNE

Aeris Holding Costa Rica S. A.
Departamento de Gestión Ambiental, Salud y Seguridad

Información de tanques de almacenamiento de combustible bajo administración de AERIS

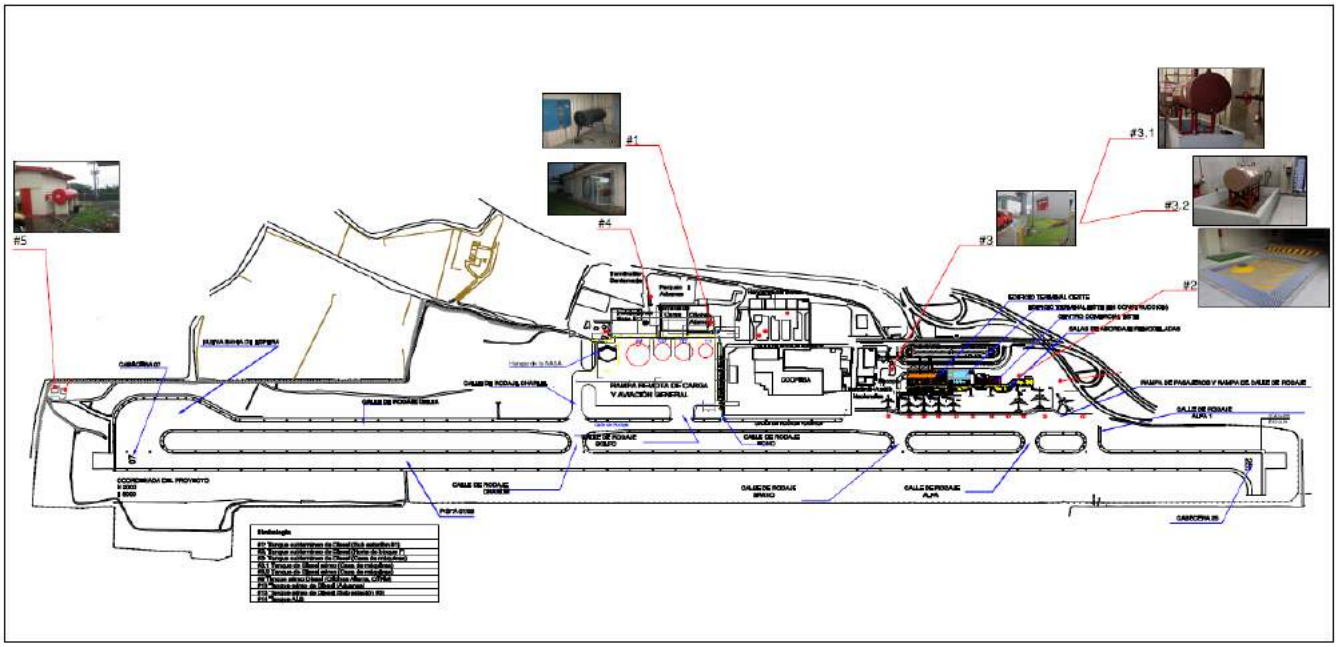
# en plano	Ubicación del tanque de combustible	Uso	Tipo de combustible que se almacena	Descripción	Volumen aproximado		Estado	Plan de Acción
					Litros	Galones		
1	Detrás de oficinas administrativas AHCR	Planta de emergencia de Edificio Oficinas Aeris	Diesel	Tanque aéreo	980	258	Tanque cumple con los requisitos solicitados por el Ministerio de Salud y INS	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
2	Norte de Bloque F	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Nueva Terminal, Bloques F y C)	Diesel	Tanque subterráneo	18927	5000	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se debe determinar cómo proceder en cuanto a los expedientes de la Dirección General de Hidrocarburos del MINAET.	1. Obtener copia de los Expedientes y consultar con Legal para su análisis
3	Casa de máquinas	Abastece tanque diario de sistema contra incendio y planta de emergencia de Edificio Terminal	Diesel	Tanque subterráneo	11000	3000	No tiene permiso, Luis Fernández está encargado de modificaciones para cumplir con reglamento del MINAET. Ya se tiene la Viabilidad Ambiental del tanque	Desarrollo del proyecto "Mejoras y trámites para la obtención de permisos". El proyecto se inició en enero 2014, y se encuentra en trámite. El líder del proyecto es Luis Fernández
3,1	Casa de máquinas	Planta de emergencia de sistema contra incendios	Diesel	Tanque aéreo	980	258	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se realizaron trabajos de mejoras en los tanques y su nueva capacidad (980 lts) se ajusta a lo que solicita el Ministerio de Salud y el INS.	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
3,2	Casa de máquinas	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Terminal Oeste)	Diesel	Tanque aéreo	980	258	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se realizaron trabajos de mejoras en los tanques y su nueva capacidad (980 lts) se ajusta a lo que solicita el Ministerio de Salud y el INS.	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
4	Parqueo de Aduanas	Planta de emergencia de TACA, MAG, Ministerio de Hacienda y CTRM	Diesel	Tanque aéreo	980	258	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se realizaron trabajos de mejoras en los tanques y su nueva capacidad (980 lts) se ajusta a lo que solicita el Ministerio de Salud y el INS.	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
5	Sub estación #3 (antiguo radar)	Planta de emergencia de Sistema P.A.P.I., y Sistema de Luces de Aproximación	Diesel	Tanque aéreo	3885	855	Tanque fuera de uso	Desarrollo del proyecto: "Limpieza, Desgasificación y Desmontaje de tanque". 1. Se ha gestionado ante el OFGI permiso de la DGAC para disponerlo. 2. Se está a la espera de la autorización de la DGAC 3. Ejecutar la remoción y disposición del tanque de combustible.

Aeris Holding Costa Rica S. A.
Departamento de Gestión Ambiental, Salud y Seguridad

Información de tanques de almacenamiento de combustibles del AIJS

Item	Ubicación del tanque de combustible	Uso	Tipo de combustible	Descripción	Volumen aproximado		Acción recomendada	Acciones	Estatus de las acciones	Fecha estimada de ejecución
					Litros	Galones				
1	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	7570	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible.	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regencia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA.
2	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	7570	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible.	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente se enviado las siguientes notificaciones con número xx para el seguimiento. Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regenicia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA.
3	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque aéreo	7570	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible. 2. Generar oficios de seguimiento	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regencia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA
4	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque aéreo	11356	3000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible.2. Generar oficios de seguimiento	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regenicia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA
5	Star Taca	Abastecimiento de equipos de soporte en tierra	Diesel	Tanque aéreo	9526	2500	**Tanque cuenta con permiso vencido desde 2012**	1. Se está esperando trámite con RECOPE para retirar el tanque	**2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	No aplica
9	Hangar de BANDECO	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	7500	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Clausurar el tanque. 2. Generar oficios de seguimiento	El tanque está sin uso a partir de enero de 2011. Aún está pendiente por parte de BANDECO la clausura formal de este tanque. Aeris y el CETAC han solicitado a BANDECO realizar esta clausura (Oficios GO-EHS-11-348 con fecha del 1 de julio de 2011 y CETAC-OFGI-FG-OF-217-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011), sin embargo aún suigue pendiente. Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-699 donde se adjunto el informe de regencia ambiental numero 134-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de este tanque. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de BANDECO
10	Hangar Antiguo Ofgi	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	18000	4800	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Clausurar el tanque. 2. Generar oficios de seguimiento	Aeris gestionará con el gobierno la remoción y el cierre técnico de los tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente
11	Hangar Antiguo Ofgi	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	18000	4800	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Clausurar el tanque. 2. Generar oficios de seguimiento	Aeris gestionará con el gobierno la remoción y el cierre técnico de los tanques **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente
6	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque subterráneo	12880	3400	**Tanque cuenta con permiso vigente. No se requieren mejoras adicionales**	No se requiren mejoras adicionales	No aplica	No aplica
7	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	12880	3400	**Tanque cuenta con permiso vigente. No se requieren mejoras adicionales**	No se requiren mejoras adicionales	No aplica	No aplica

#	Ubicación del tanque de combustible	Uso	Tipo de combustible que se almacena	Descripción	Volumen aproximado	
					Litros	Galones
1	Norte de Bloque F	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Nueva Terminal, Bloques F y C)	Diesel	Tanque subterráneo	18927	5000
2	Casa de máquinas	Abastece tanque diario de sistema contra incendio y planta de emergencia de Edificio Terminal	Diesel	Tanque subterráneo	11000	3000
3	Casa de máquinas	Planta de emergencia de sistema contra incendios	Diesel	Tanque aéreo	980	258
4	Casa de máquinas	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Terminal Oeste)	Diesel	Tanque aéreo	980	258
5	Detrás de oficinas administrativas AHCR	Planta de emergencia Oficinas AERIS	Diesel	Tanque aéreo	980	258
6	Parqueo de Aduanas	Planta de emergencia de TACA, MAG, Ministerio de Hacienda y CTRM	Diesel	Tanque aéreo	980	258
7	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque subterráneo	12880	3400
8	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	12880	3400


#1
#2
#3
#3.1
#3.2
#4
#5

1. Inventario de tanques de almacenamiento de combustibles, que podrían influir en la terminal

Aeris Holding Costa Rica S. A.
Departamento de Gestión Ambiental, Salud y Seguridad

Información de tanques de almacenamiento de combustible bajo administración de AERIS

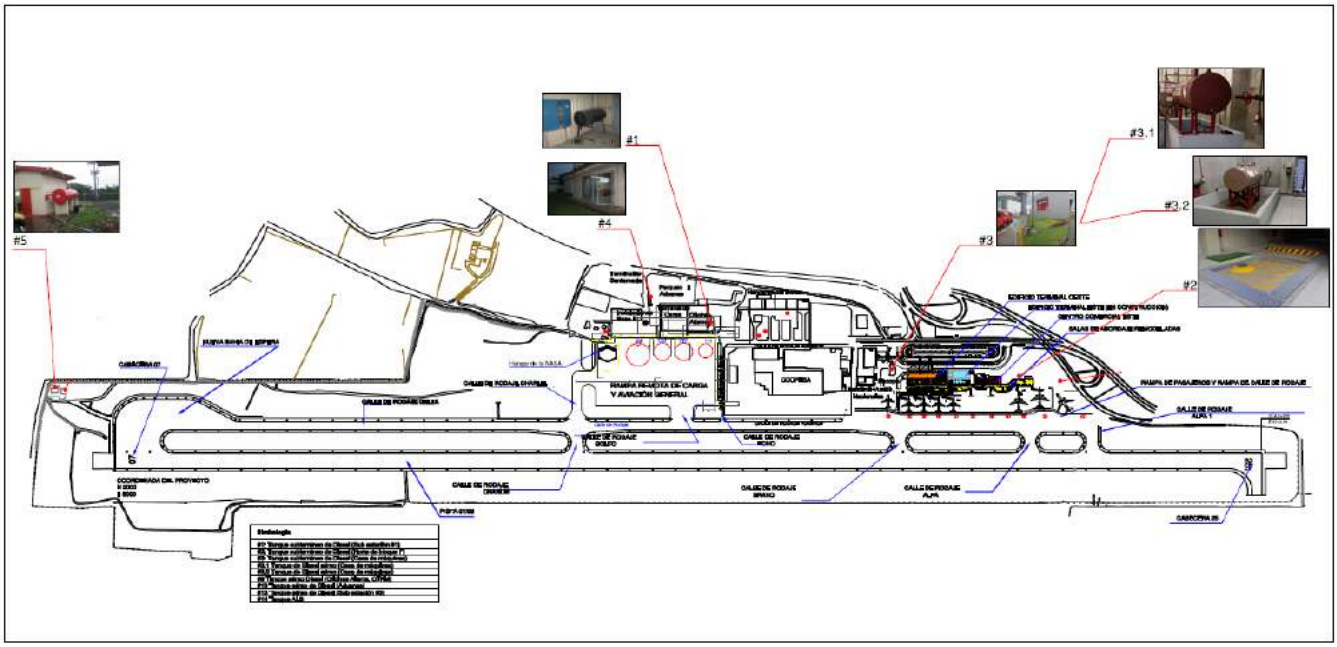
# en plano	Ubicación del tanque de combustible	Uso	Tipo de combustible que se almacena	Descripción	Volumen aproximado		Estado	Plan de Acción
					Litros	Galones		
1	Detrás de oficinas administrativas AHCR	Planta de emergencia de Edificio Oficinas Aeris	Diesel	Tanque aéreo	980	258	Tanque cumple con los requisitos solicitados por el Ministerio de Salud y INS	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
2	Norte de Bloque F	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Nueva Terminal, Bloques F y C)	Diesel	Tanque subterráneo	18927	5000	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se debe determinar cómo proceder en cuanto a los expedientes de la Dirección General de Hidrocarburos del MINAET.	1. Obtener copia de los Expedientes y consultar con Legal para su análisis
3	Casa de máquinas	Abastece tanque diario de sistema contra incendio y planta de emergencia de Edificio Terminal	Diesel	Tanque subterráneo	11000	3000	No tiene permiso, Luis Fernández está encargado de modificaciones para cumplir con reglamento del MINAET. Ya se tiene la Viabilidad Ambiental del tanque	Desarrollo del proyecto "Mejoras y trámites para la obtención de permisos". El proyecto se inició en enero 2014, y se encuentra en trámite. El líder del proyecto es Luis Fernández
3,1	Casa de máquinas	Planta de emergencia de sistema contra incendios	Diesel	Tanque aéreo	980	258	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se realizaron trabajos de mejoras en los tanques y su nueva capacidad (980 lts) se ajusta a lo que solicita el Ministerio de Salud y el INS.	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
3,2	Casa de máquinas	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Terminal Oeste)	Diesel	Tanque aéreo	980	258	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se realizaron trabajos de mejoras en los tanques y su nueva capacidad (980 lts) se ajusta a lo que solicita el Ministerio de Salud y el INS.	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
4	Parqueo de Aduanas	Planta de emergencia de TACA, MAG, Ministerio de Hacienda y CTRM	Diesel	Tanque aéreo	980	258	En cumplimiento con todo los requerimientos que solicita el MINAET. Se realizaron trabajos de mejoras en los tanques y su nueva capacidad (980 lts) se ajusta a lo que solicita el Ministerio de Salud y el INS.	1. Se realizará recorrido para determinar si hay que realizar ajustes para mejorar la seguridad del almacenamiento
5	Sub estación #3 (antiguo radar)	Planta de emergencia de Sistema P.A.P.I., y Sistema de Luces de Aproximación	Diesel	Tanque aéreo	3885	855	Tanque fuera de uso	Desarrollo del proyecto: "Limpieza, Desgasificación y Desmontaje de tanque". 1. Se ha gestionado ante el OFGI permiso de la DGAC para disponerlo. 2. Se está a la espera de la autorización de la DGAC 3. Ejecutar la remoción y disposición del tanque de combustible.

Aeris Holding Costa Rica S. A.
Departamento de Gestión Ambiental, Salud y Seguridad

Información de tanques de almacenamiento de combustibles del AIJS

Item	Ubicación del tanque de combustible	Uso	Tipo de combustible	Descripción	Volumen aproximado		Acción recomendada	Acciones	Estatus de las acciones	Fecha estimada de ejecución
					Litros	Galones				
1	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	7570	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible.	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regencia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA.
2	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	7570	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible.	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente se enviado las siguientes notificaciones con número xx para el seguimiento. Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regenicia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA.
3	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque aéreo	7570	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible. 2. Generar oficios de seguimiento	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regencia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA
4	Hangar Aviones Taxi aéreo	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque aéreo	11356	3000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Solicitar a ATASA gestionar el permiso de almacenamiento de combustible.2. Generar oficios de seguimiento	Aeris ha solicitado continuamente a ATASA gestionar permiso de almacenamiento para tanques de combustible (el oficio más reciente es el GO-EHS-11-371, con fecha del 15 de julio de 2011). El CETAC también a solicitado a ATASA realizar esta gestión (Oficio CETAC-OFGI-FG-OF-216-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011). Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-698 donde se adjunto el informe de regenicia ambiental numero 135-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de estos tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de ATASA
5	Star Taca	Abastecimiento de equipos de soporte en tierra	Diesel	Tanque aéreo	9526	2500	**Tanque cuenta con permiso vencido desde 2012**	1. Se está esperando trámite con RECOPE para retirar el tanque	**2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	No aplica
9	Hangar de BANDECO	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	7500	2000	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Clausurar el tanque. 2. Generar oficios de seguimiento	El tanque está sin uso a partir de enero de 2011. Aún está pendiente por parte de BANDECO la clausura formal de este tanque. Aeris y el CETAC han solicitado a BANDECO realizar esta clausura (Oficios GO-EHS-11-348 con fecha del 1 de julio de 2011 y CETAC-OFGI-FG-OF-217-2011 con fecha del 24 de mayo de 2011), sin embargo aún suigue pendiente. Adicionalmente esta documentado en el oficio GO-EHS-13-699 donde se adjunto el informe de regencia ambiental numero 134-2013 en el que se hace referencia a los hallazgos referentes al funcionamiento o cierre de este tanque. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente de definir por parte de BANDECO
10	Hangar Antiguo Ofgi	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	18000	4800	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Clausurar el tanque. 2. Generar oficios de seguimiento	Aeris gestionará con el gobierno la remoción y el cierre técnico de los tanques. **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente
11	Hangar Antiguo Ofgi	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	18000	4800	**Realizar mejoras al tanque para trámite de permiso de almacenamiento ante el MINAET o clausurar del tanque**	1. Clausurar el tanque. 2. Generar oficios de seguimiento	Aeris gestionará con el gobierno la remoción y el cierre técnico de los tanques **2015: Se espera realizar el cierre técnico de los tanques.**	Pendiente
6	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque subterráneo	12880	3400	**Tanque cuenta con permiso vigente. No se requieren mejoras adicionales**	No se requiren mejoras adicionales	No aplica	No aplica
7	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	12880	3400	**Tanque cuenta con permiso vigente. No se requieren mejoras adicionales**	No se requiren mejoras adicionales	No aplica	No aplica

#	Ubicación del tanque de combustible	Uso	Tipo de combustible que se almacena	Descripción	Volumen aproximado	
					Litros	Galones
1	Norte de Bloque F	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Nueva Terminal, Bloques F y C)	Diesel	Tanque subterráneo	18927	5000
2	Casa de máquinas	Abastece tanque diario de sistema contra incendio y planta de emergencia de Edificio Terminal	Diesel	Tanque subterráneo	11000	3000
3	Casa de máquinas	Planta de emergencia de sistema contra incendios	Diesel	Tanque aéreo	980	258
4	Casa de máquinas	Planta de emergencia de Edificio Terminal (Terminal Oeste)	Diesel	Tanque aéreo	980	258
5	Detrás de oficinas administrativas AHCR	Planta de emergencia Oficinas AERIS	Diesel	Tanque aéreo	980	258
6	Parqueo de Aduanas	Planta de emergencia de TACA, MAG, Ministerio de Hacienda y CTRM	Diesel	Tanque aéreo	980	258
7	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	JET-A1	Tanque subterráneo	12880	3400
8	Servicio de Vigilancia Aérea	Abastecimiento de aronaves	AV GAS	Tanque subterráneo	12880	3400


#1
#2
#3
#3.1
#3.2
#4
#5

1. Instructivo de fichas de emergencia por sector

1.1. Procedimientos de emergencia

<table>
<tr>
<td>SISMO</td>
<td>
Al Momento del Sismo

Protéjase de la caída de objetos, colocando sus brazos sobre la cabeza. NO CORRA, manténgase dentro del edificio, ubicándose en las zonas de seguridad, salvo que se ordene la salida por medio del sistema de voceo de la terminal o algún miembro de la brigada se lo indique.
Aléjese de puertas y ventanas de vidrio.
Aléjese de las paredes si estas son de concreto o baldosa.

Después del sismo

Identifique a los responsables de evacuación y de ser necesario espere instrucciones para dirigirse a los puntos de reunión externos.
Al evacuar, CAMINE no corra
Camine siempre por su derecha.
Al bajar las escaleras sujétese de los pasamanos.
No utilice los ascensores
NUNCA REGRESE A LAS INSTALACIONES por objetos olvidados.
Manténgase en las zonas de seguridad o puntos de reunión hasta que los funcionarios de la brigada, personal del aeropuerto o de rescate se lo indiquen.
Si el edificio se dañó severamente, espere indicaciones de los funcionarios a cargo de la emergencia.

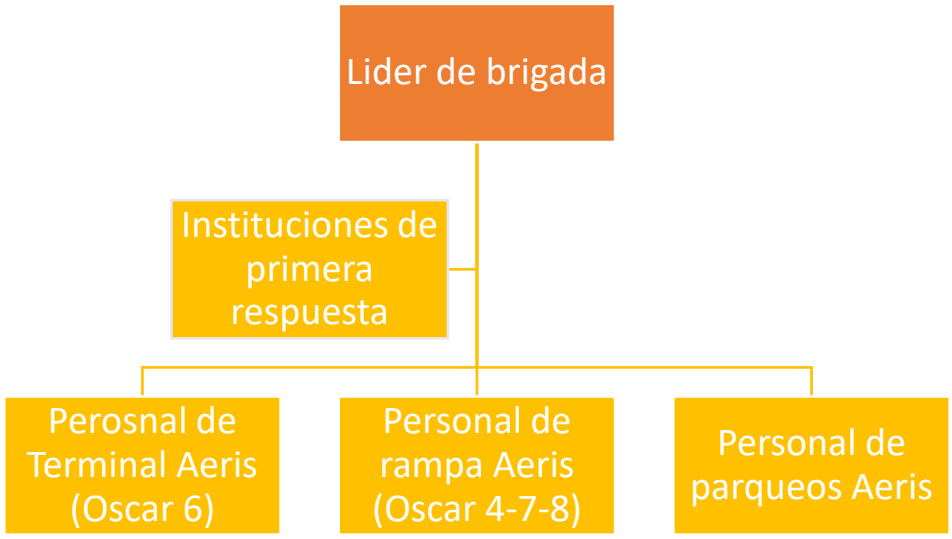
</td>
<td>INCENDIO</td>
<td>
Al descubrir un Incendio

Si usted descubre un principio de incendio o un incendio declarado, active inmediatamente el procedimiento de emergencia comunicándose con el personal de Operaciones del Gestor a la extensión interna 2188/2309 o a los teléfonos 2440-8257/2442-7131.
No intente apagar un incendio declarado a menos que esté entrenado en el uso de mangueras y extintores.
NO utilice ascensores
Si es necesario evacuar, camine por su derecha, si el recinto está saturado de humo camine agachado (a gatas) a menos de un metro de altura, para evitar inhalar humo
Al bajar escaleras, apóyese en los pasamanos, siempre y cuando sea posible.
Si requiere abrir una puerta o ventana, pálpela primero con el dorso de la mano, si la puerta está caliente, es muy probable que hay fuego del otro lado.
Si inhaló humo y siente problemas respiratorios solicite apoyo médico a los funcionarios a cargo de la emergencia.
Manténgase en las zonas de seguridad o puntos de reunión hasta que los funcionarios a cargo de la emergencia le indiquen.

</td>
</tr>
</table>

INTEFERENCIA ILICITA	**En caso de Amenaza de Bomba** • El coordinador del sector aplicará lo indicado en la ficha de evacuación de este instructivo. • Aísle el área. • No active aparatos electrónicos en la terminal. • No toque NINGUN objeto. **En caso de Secuestro**. • Mantenga la calma. • No se dirija a los líderes de las instituciones, gerente de aeropuerto u otras autoridades, pues esto podría hacer pensar a los asaltantes en posibles rehenes. • No tome acciones por su iniciativa, espere alguna indicación sea del asaltante, o de la autoridad pública correspondiente. • Al darse la orden de evacuación, el coordinador del sector aplicará lo indicado en la ficha de evacuación de este instructivo. • En caso de requerir evacuar el área, siga las instrucciones del personal a cargo de la evacuación.	**EVENTOS EXTERNOS AL EDIFICIO**	**Lluvia torrencial, granizo, tornado o escape de gas toxico** • El coordinador del sector instruirá al personal para que se aleje de las ventanas y desconecte todos los aparatos y sistemas eléctricos. • La autoridad competente no permitirá que se abandone el edificio hasta que el Supervisor de Operaciones (Oscar Sierra) gire la instrucción de evacuar, siempre y cuando las condiciones externas sean seguras. • Si el evento es un tornado el coordinador de sector, mantendrá a las personas en zonas cerradas no provistas de ventanales, tales como pasillos frente a los servicios sanitarios, ductos de escalera o zonas sin acceso a ventanales. • Finalizada la fase crítica del evento el coordinador de sector se informará con el Coordinador de Programación (Oscar 3) o su designado a efecto de recibir instrucciones. • El equipo de ingeniería y el Departamento de Operaciones evaluarán los daños e impactos a efectos de abrir las operaciones del aeropuerto.

1.2. Estructura operativa



1.3. Guía de evacuación por sector

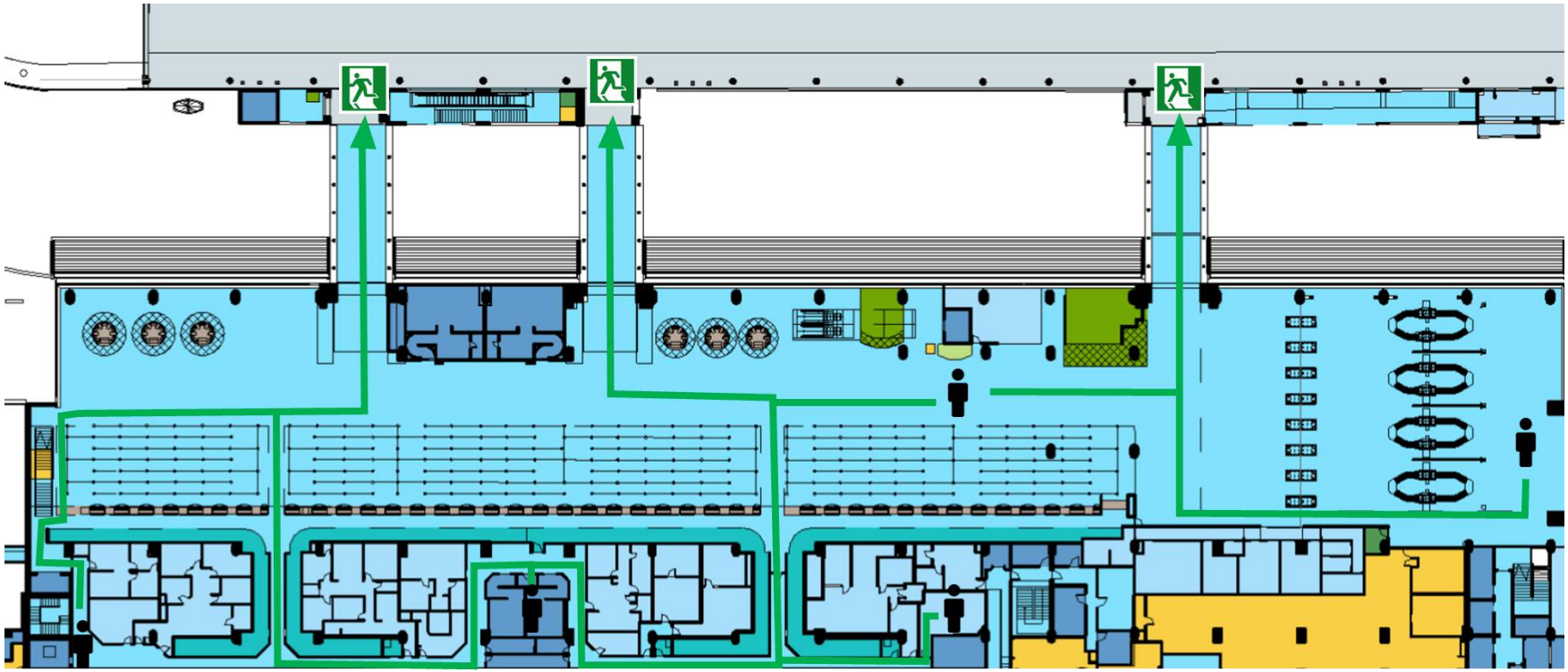
1.3.1. Oficinas del Lobby - back office - Mezzanine

Responsable	*Punto de reunión*
Gestor / Aerolíneas / Policia Aeroportuaria	Lobby: Parqueo Principal (nivel superior) al sector Norte de la terminal Mezzanine: Plataforma principal

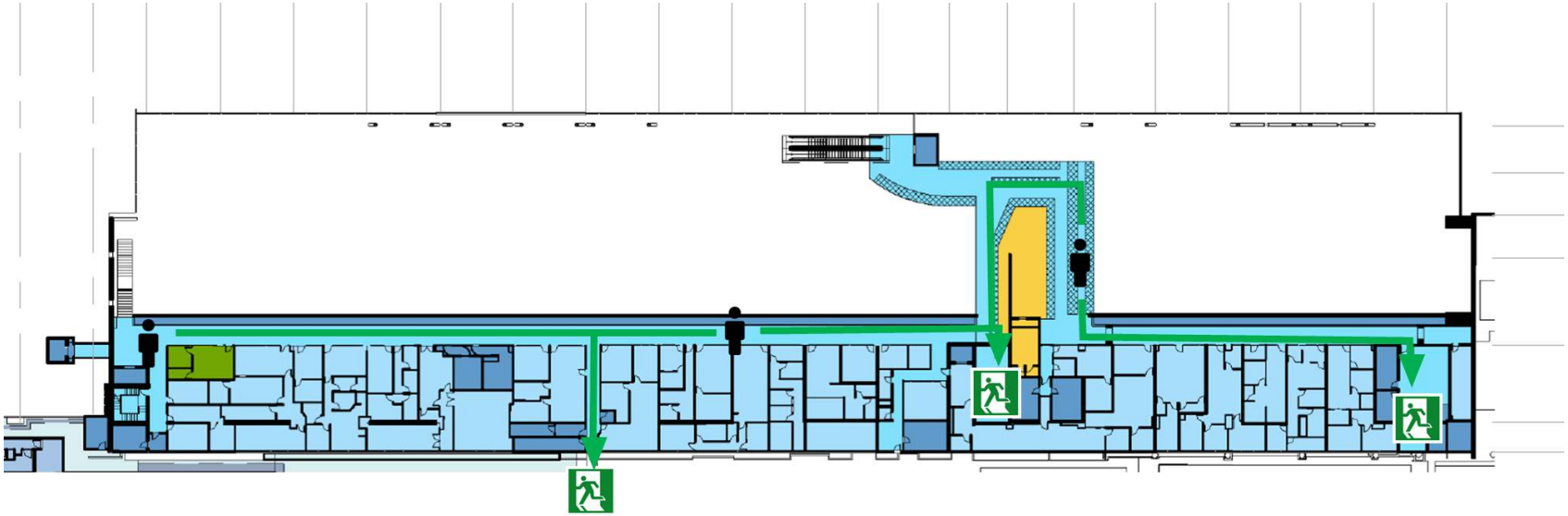
Acciones generales al descubrir un incidente:

1. Comunicarse con el Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado del AIJS e indicar: nombre de la institución del funcionario que llama, lugar del incidente, descripción del tipo de incidente, si hay lesionados, hace cuánto tiempo pasó.
2. Espere instrucciones por parte del Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado del AIJS.
3. El responsable de evacuación del área brinda las instrucciones de seguridad a los pasajeros (en inglés y español) por medio sistema de voceo, megáfono portátil o algún miembro de la brigada se lo indique.

1.3.1.1. Croquis de evacuación Lobby - Back Office



1.3.1.2. Croquis de evacuación Lobby - Back Office



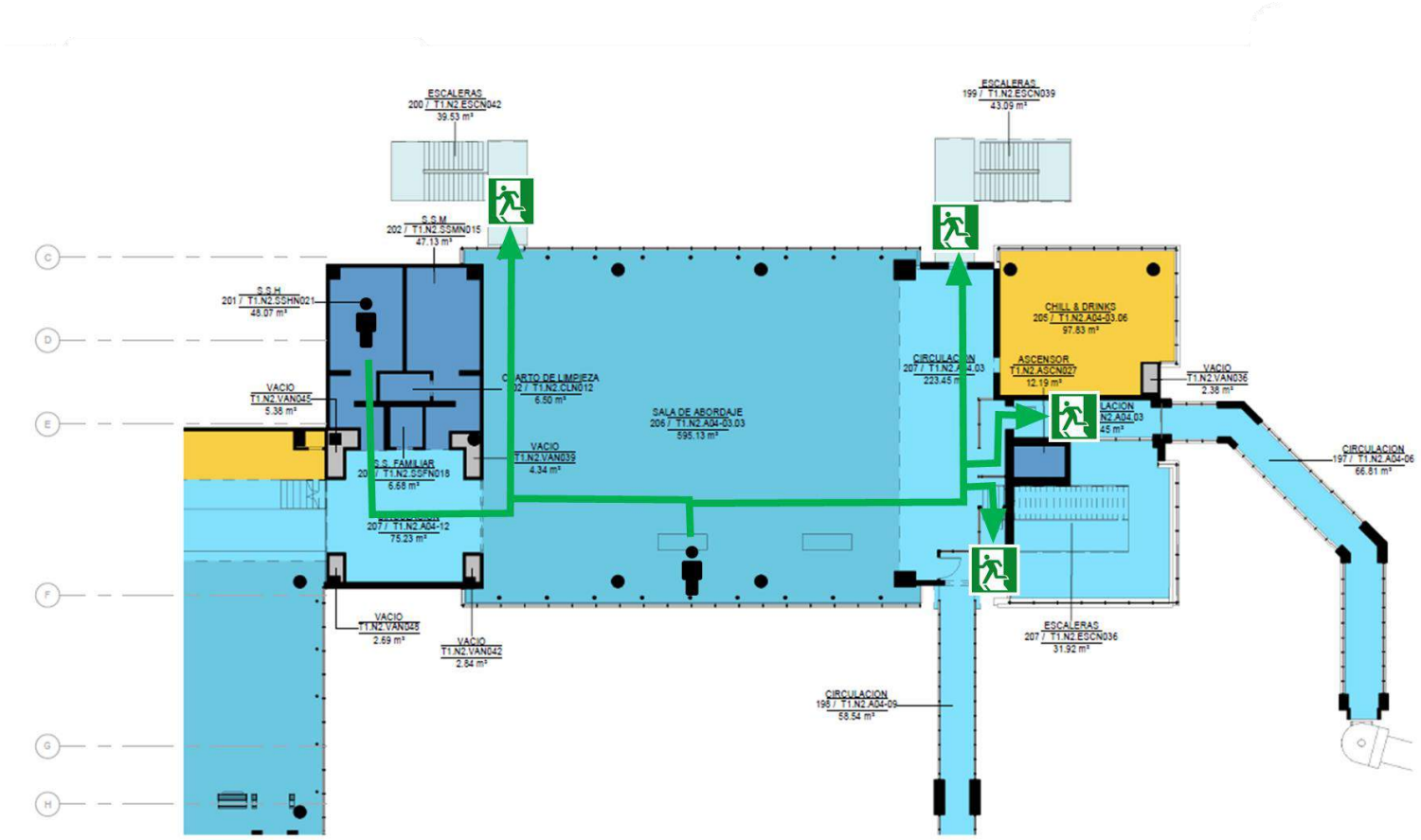
1.3.2. Salas de abordaje – Edificio Comercial

Responsable	*Punto de reunión*
Aerolíneas, Coordinadores de Operaciones, Policía Aeroportuaria, migración y Subcontratistas Comerciales	Sector llegadas internacionales (Edificio Comercial/VIP Bloque E) Rampa principal (Salas de abordaje))

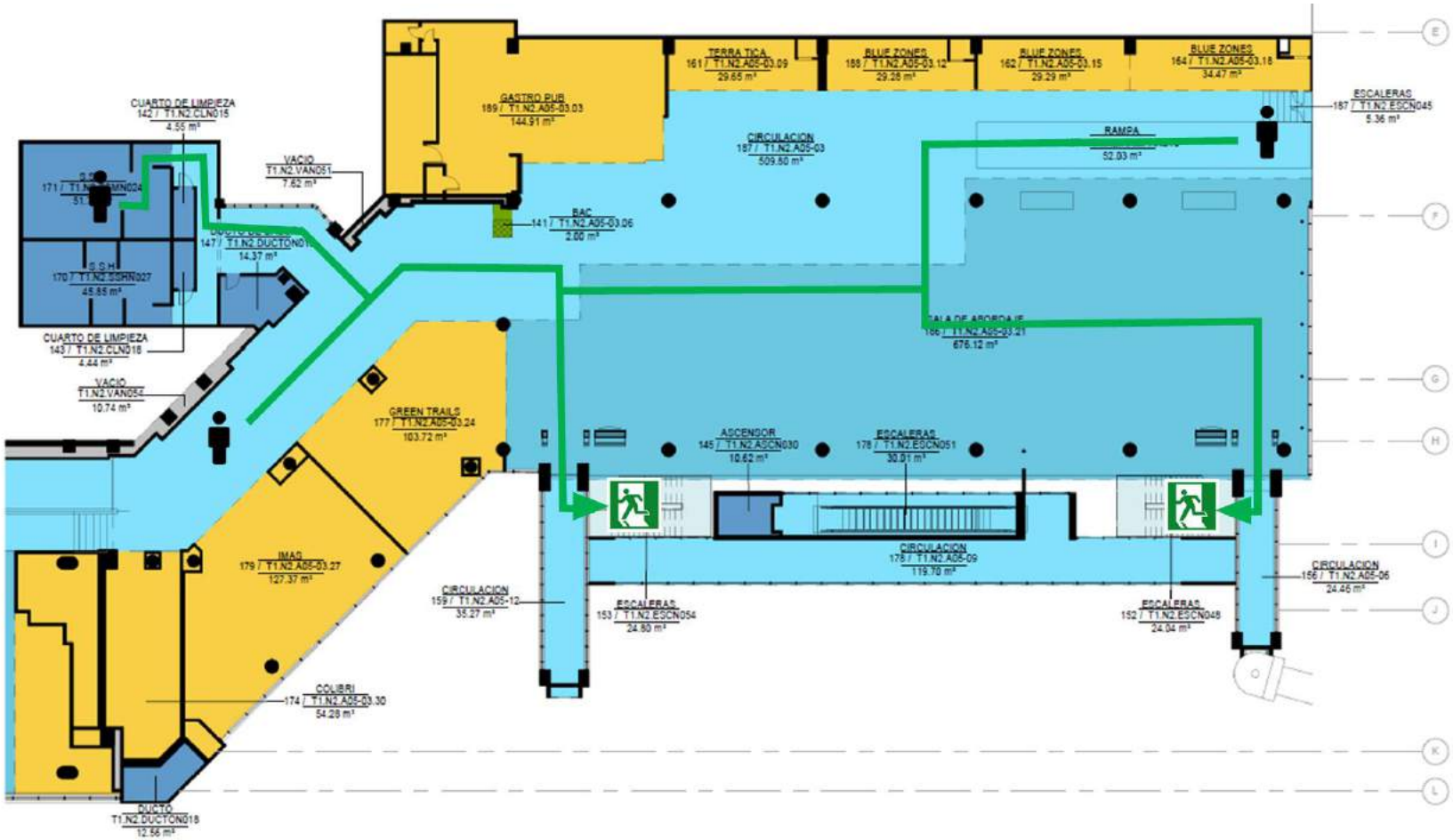
Acciones generales al descubrir un incidente:

1. Comunicarse con el Oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado del AIJS e indicar: nombre de la institución del funcionario que llama, lugar del incidente, descripción del tipo de incidente, si hay lesionados, hace cuánto tiempo pasó.
2. Espere instrucciones por parte del oficial de comunicaciones (Oscar 5) o su designado.
3. El responsable de evacuación del área brinda las instrucciones de seguridad a los pasajeros (en inglés y español) por medio sistema de voceo, megáfono portátil o algún miembro de la brigada que se lo indique.

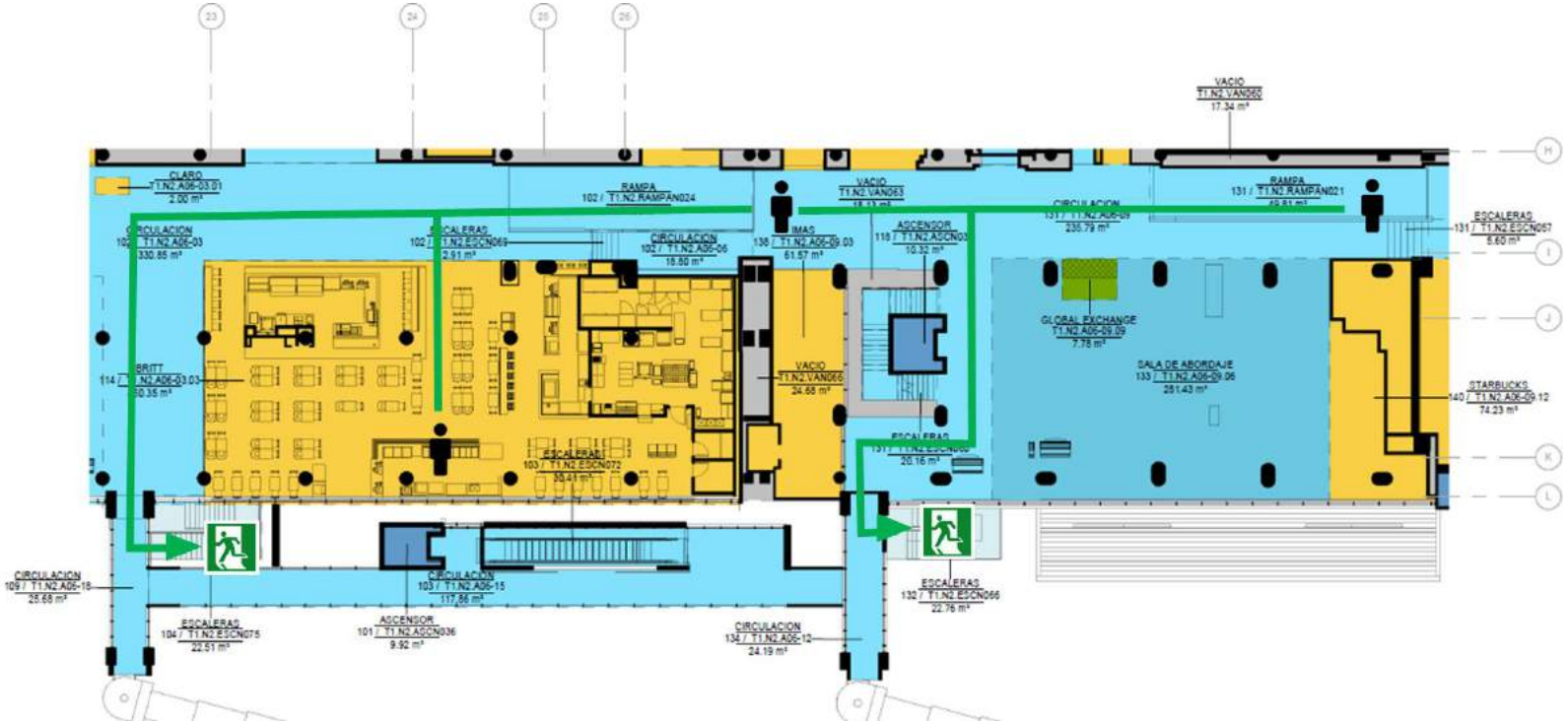
1.3.2.1. Croquis de evacuación bloque G (Salas de abordaje 1-2)



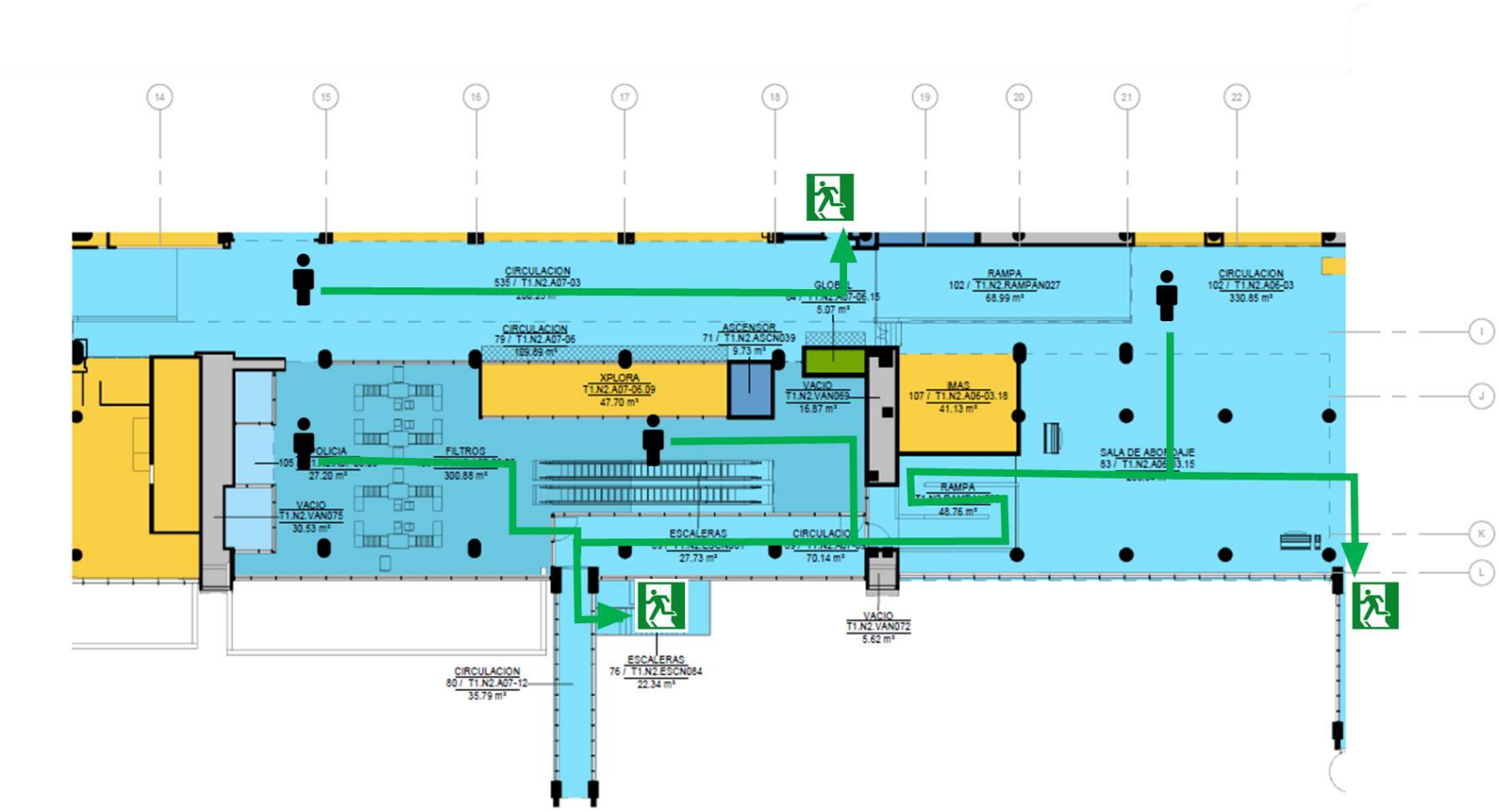
1.3.2.2. Croquis de evacuación bloque F (Salas de abordaje 3-4)



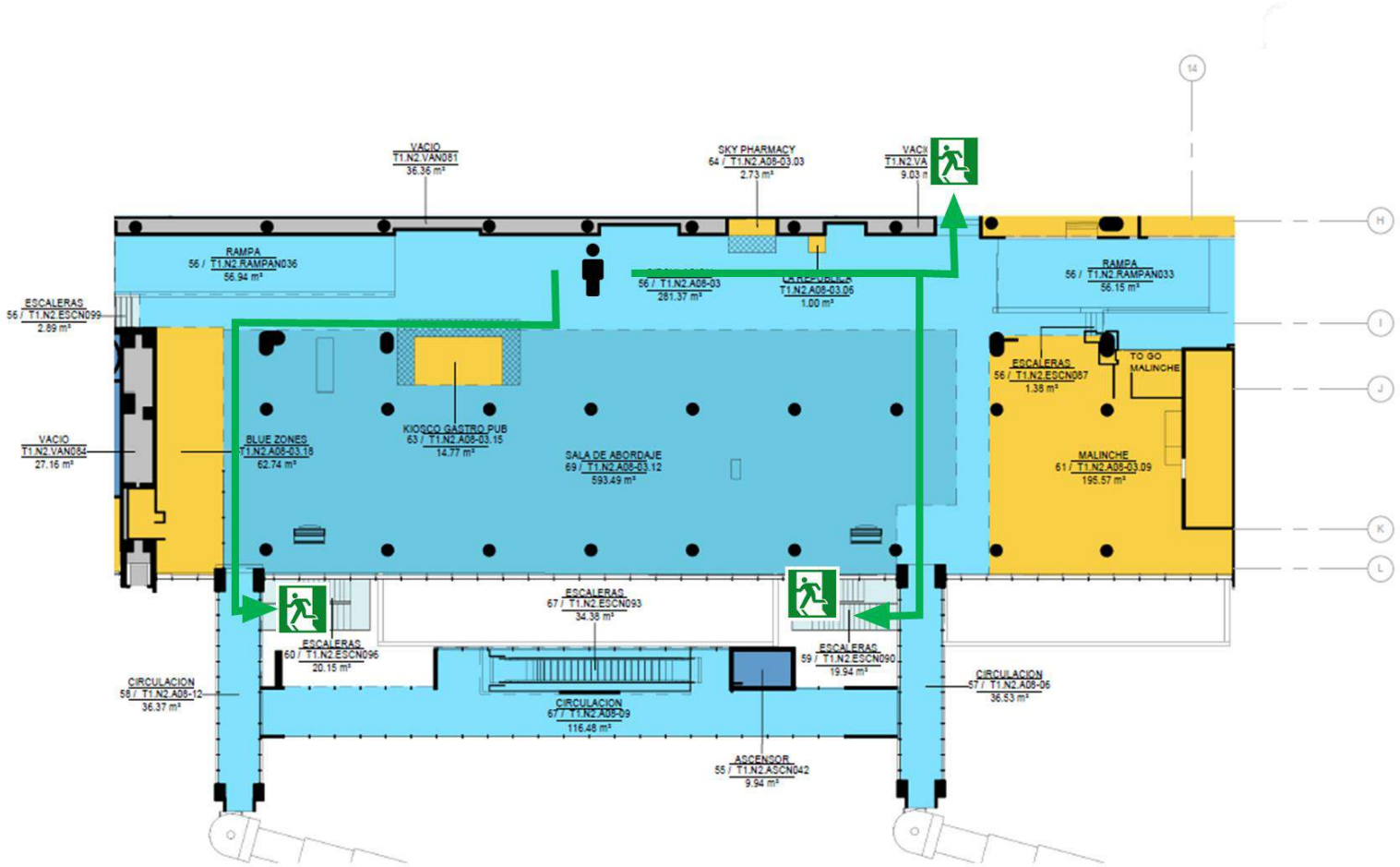
1.3.2.3. Croquis de evacuación bloque D-E (Salas de abordaje 5-8)



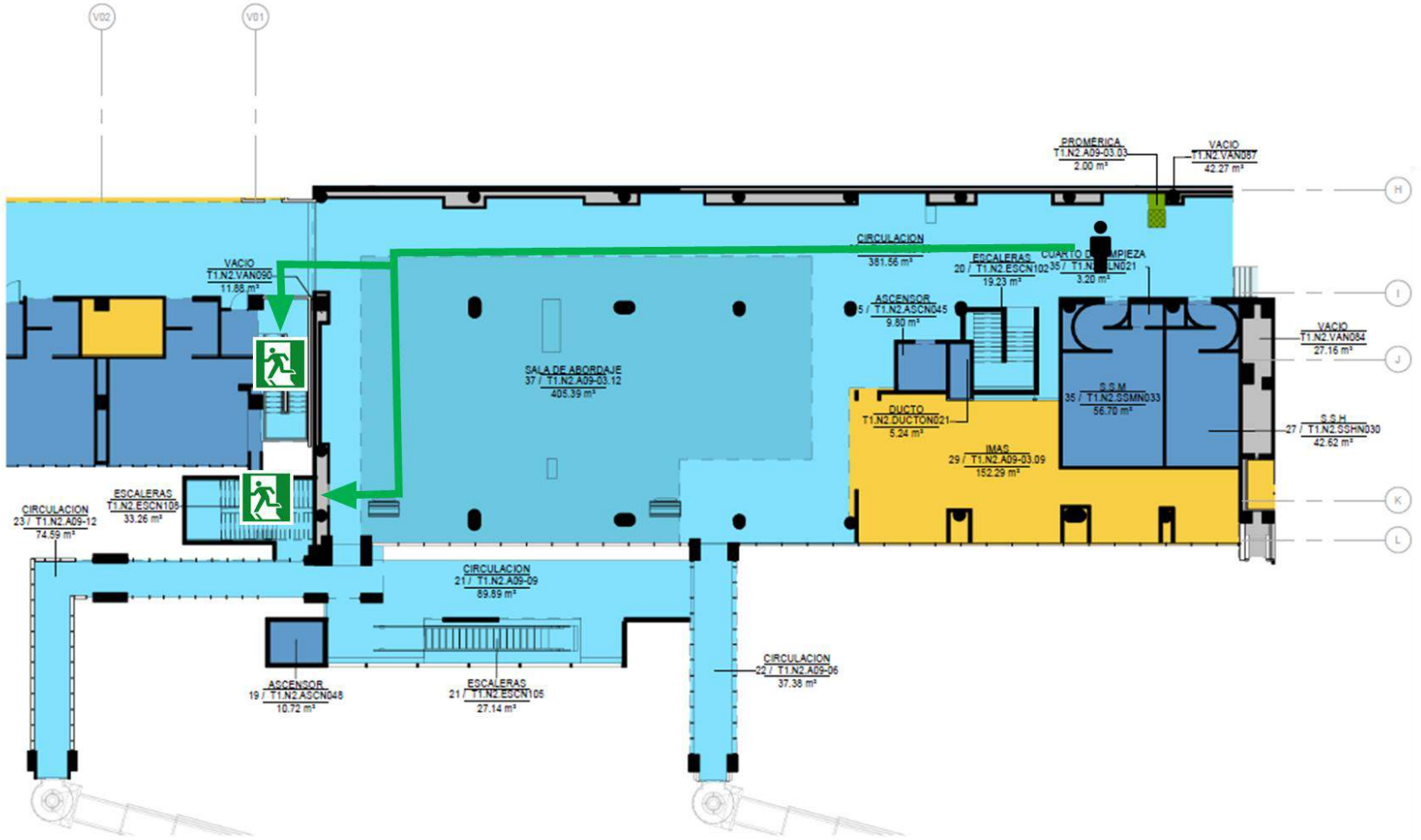
1.3.2.4. Croquis de evacuación bloque C-D (Salas de abordaje 8-9 & P-15A)



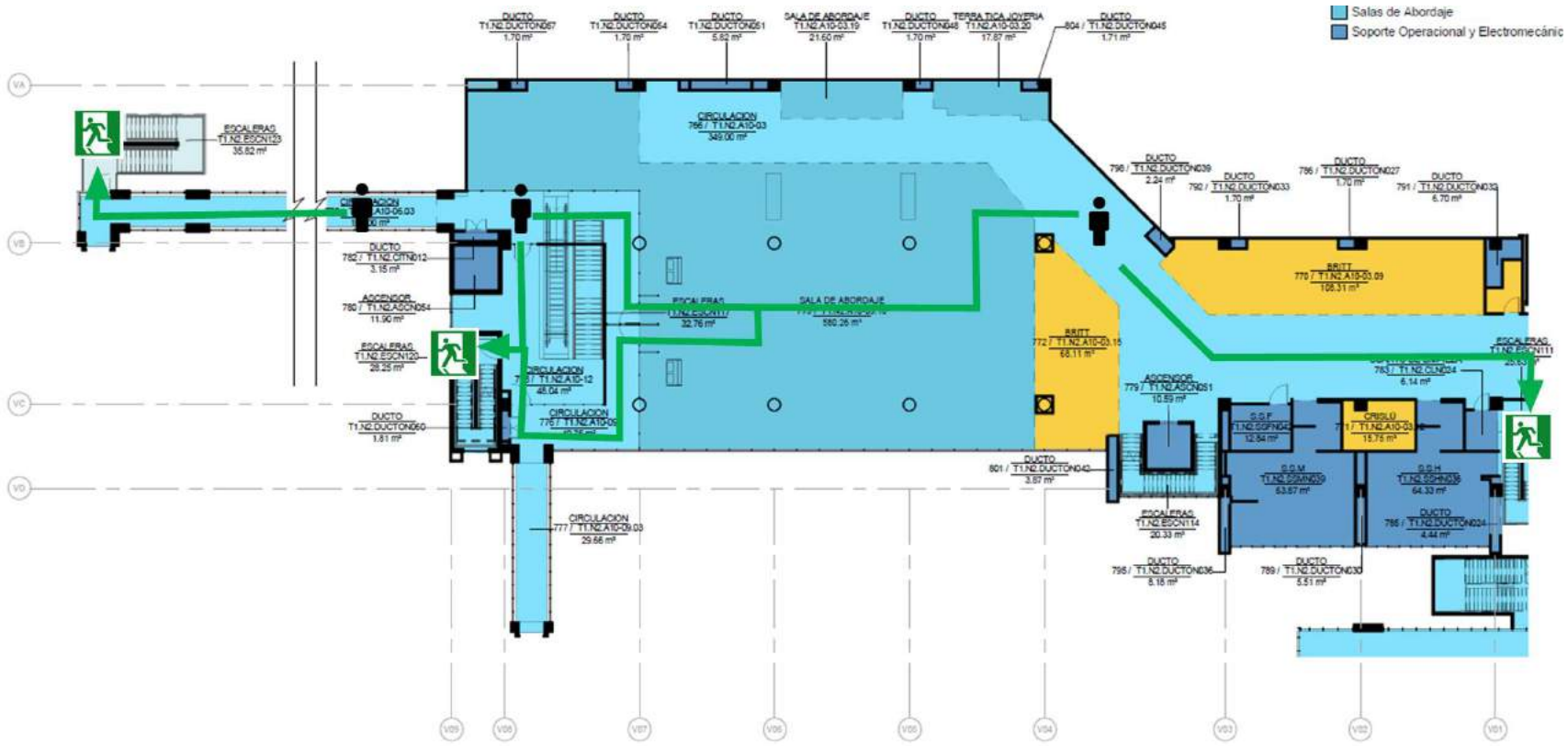
1.3.2.5. Croquis de evacuación bloque B (Salas de abordaje 10-11)



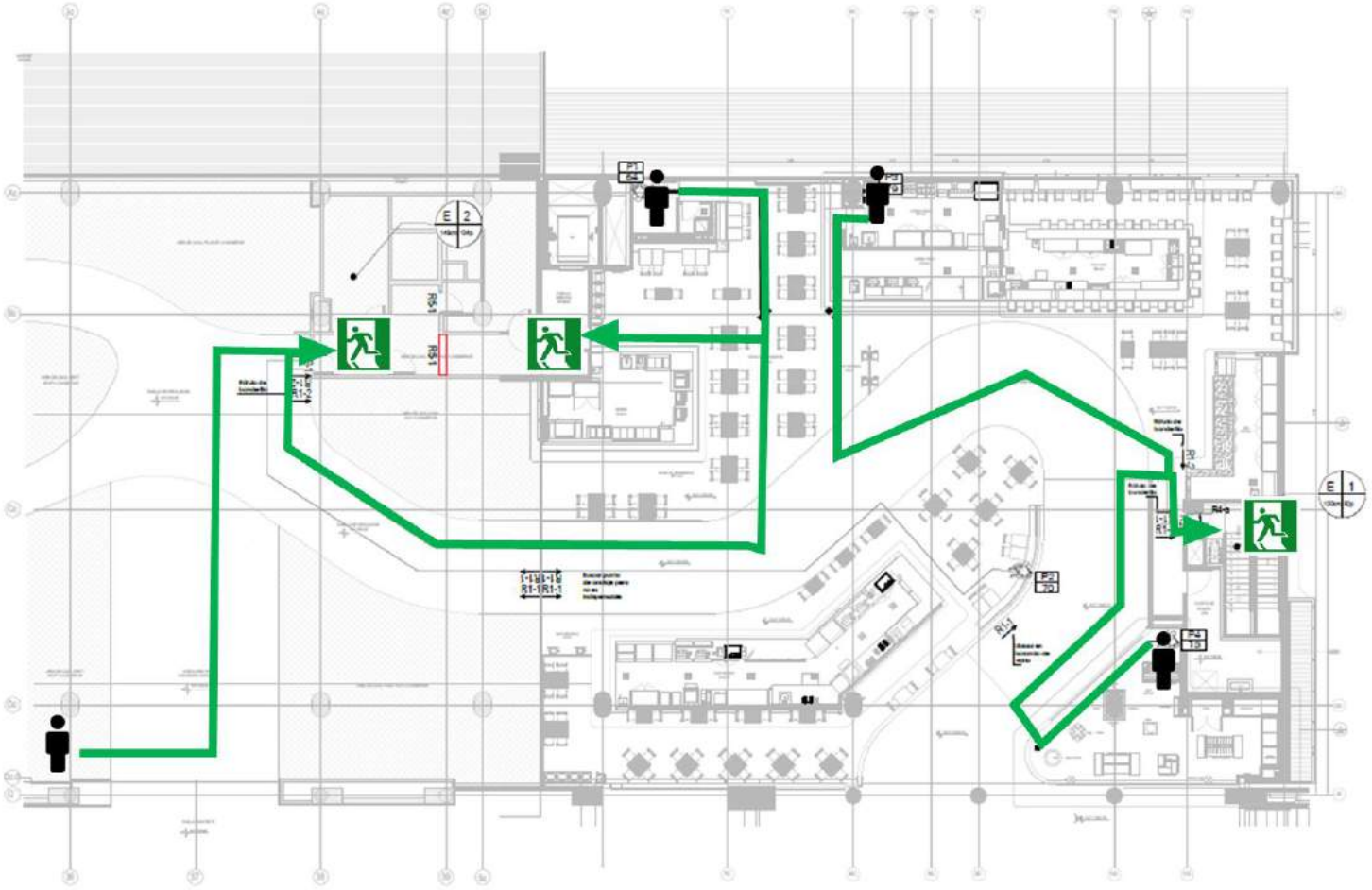
1.3.2.6. Croquis de evacuación bloque A (Salas de abordaje 15-16)



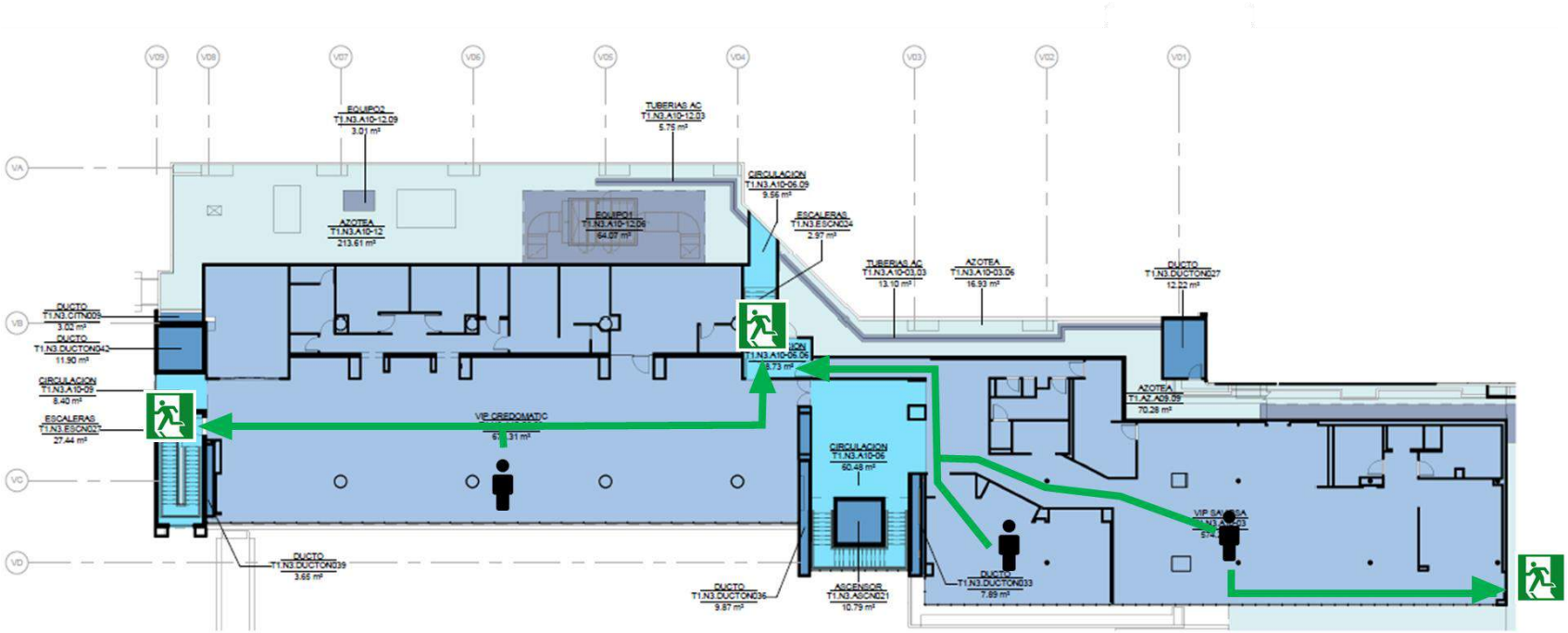
1.3.2.7. Croquis de evacuación bloque V (Salas de abordaje 19-20)



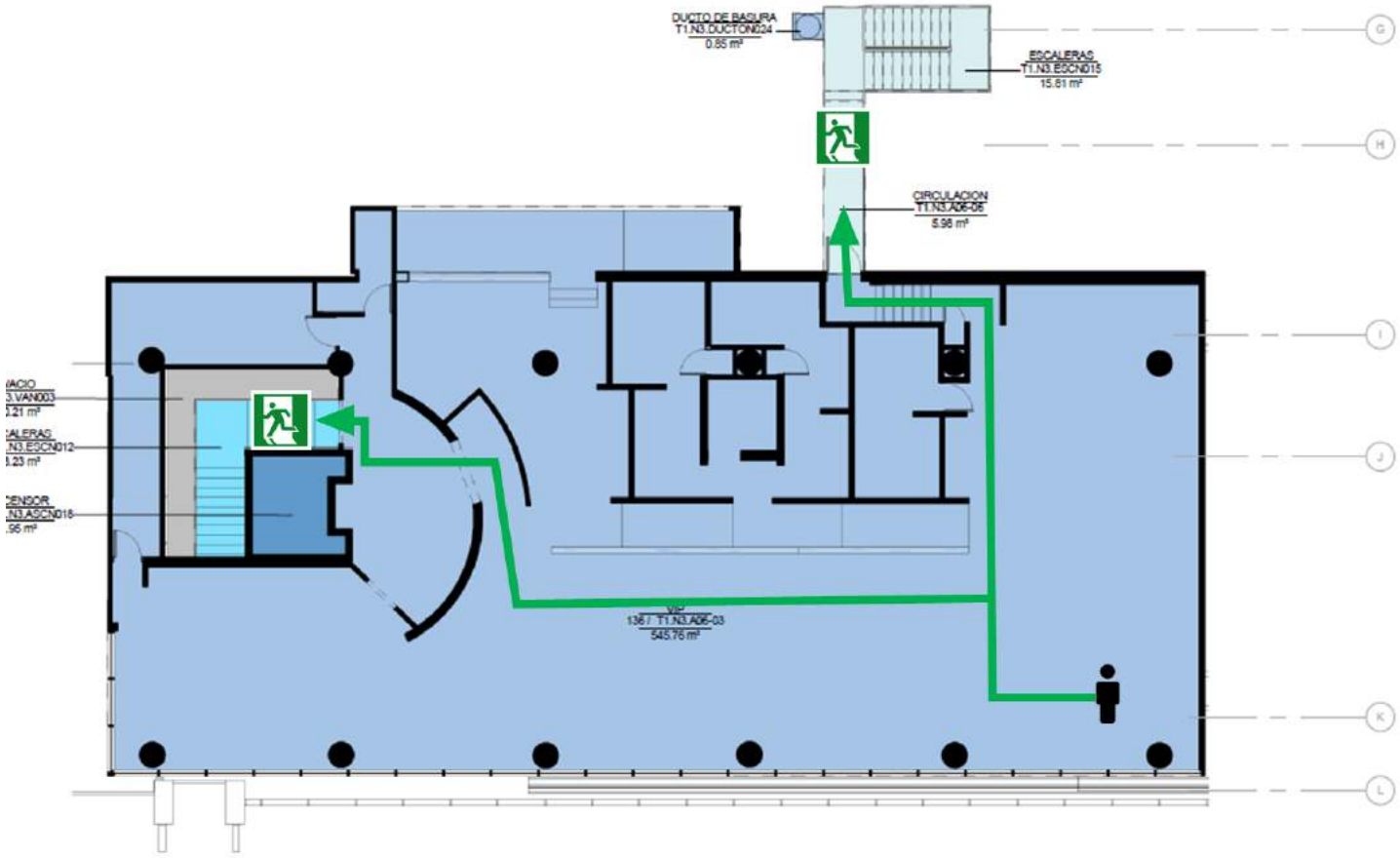
1.3.2.8. Croquis de evacuación edificio comercial (nivel salas)



1.3.2.9. Croquis de evacuación VIP´s bloque V (nivel superior)



1.3.2.10. Croquis de evacuación VIP bloque E (nivel superior)



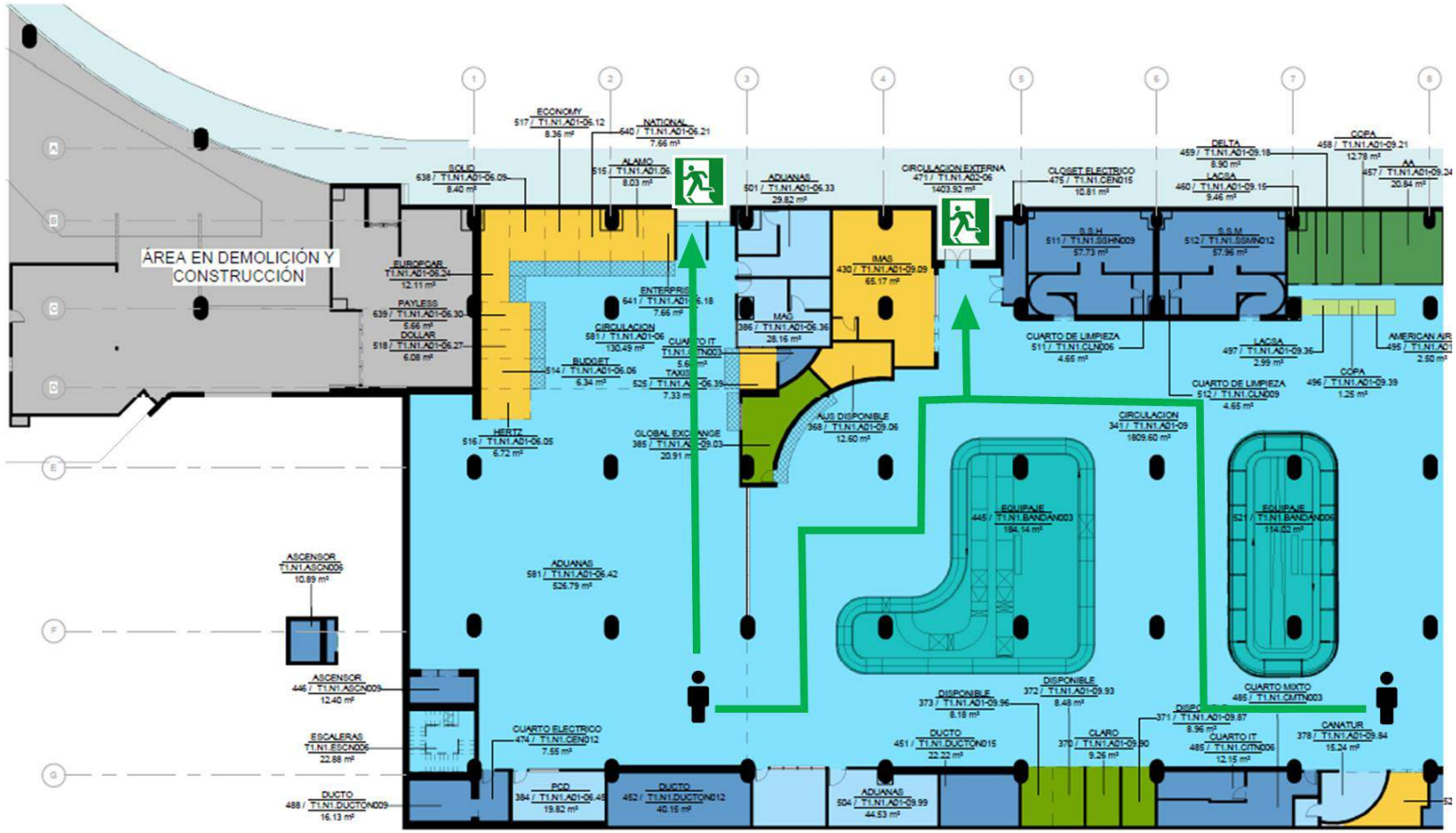
1.3.3. Reclamo de equipaje

Responsable	*Punto de reunión*
Aduanas, Ministerio de Agricultura, Aerolíneas, Coordinadores de Operaciones, Policía Aeroportuaria	Nivel de aceras, sector ubicado al costado norte del Edificio Terminal

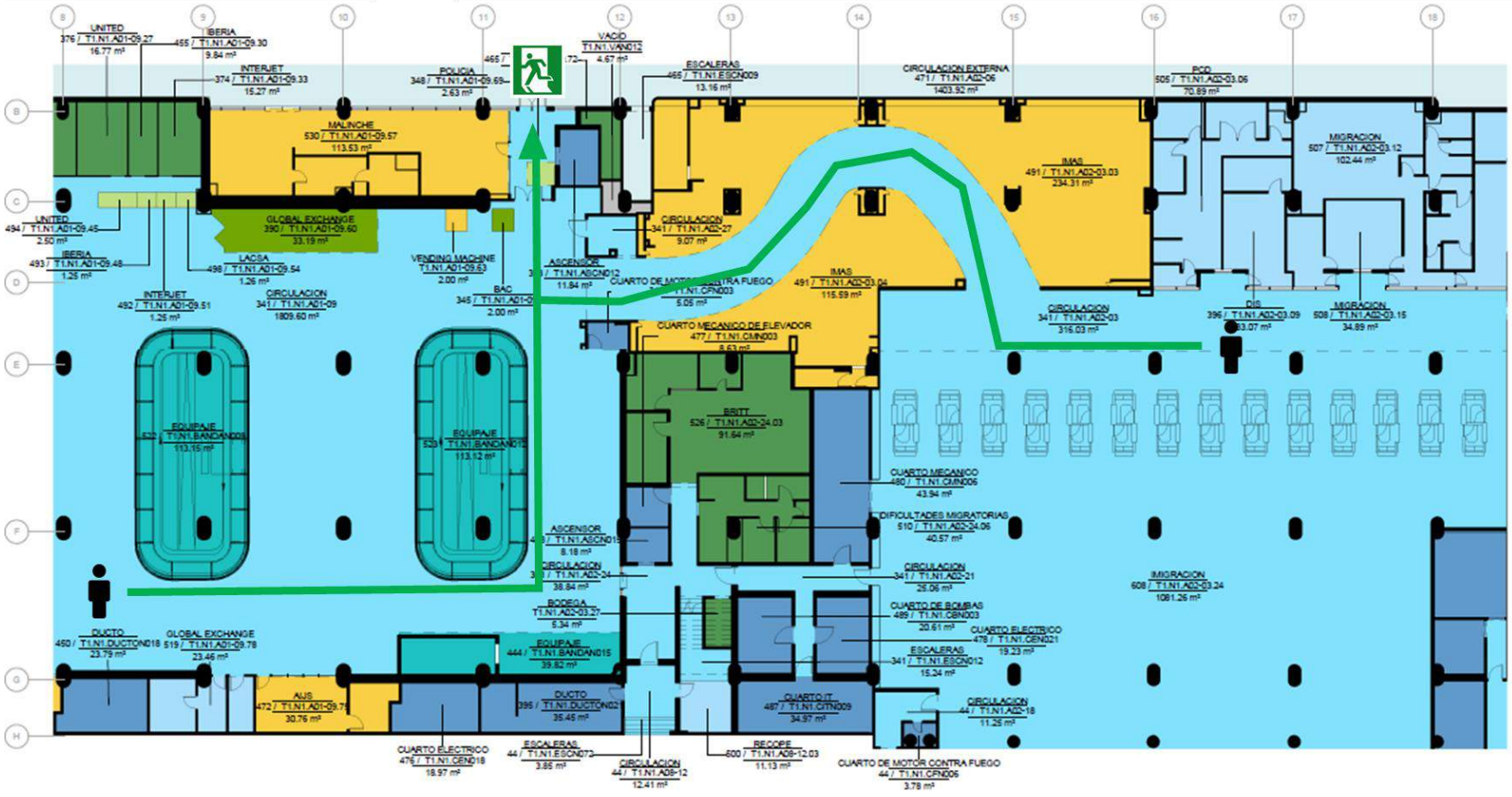
Acciones generales al descubrir un incidente:

4. Comunicarse con el Oficial de comunicaciones (Oscar5) o su designado del AIJS e indicar: nombre de la institución del funcionario que llama, lugar del incidente, descripción del tipo de incidente, si hay lesionados, hace cuánto tiempo pasó.
5. Espere instrucciones por parte del (Oscar5) o su designado.
6. El responsable de evacuación del área brinda las instrucciones de seguridad a los pasajeros (en inglés y español) por medio sistema de voceo, megáfono portátil o algún miembro de la brigada se lo indique.

1.3.3.1. Croquis de evacuación reclamo de equipaje (sector oeste)



1.3.3.2. Croquis de evacuación reclamo de equipaje (sector este y migración parcialmente)



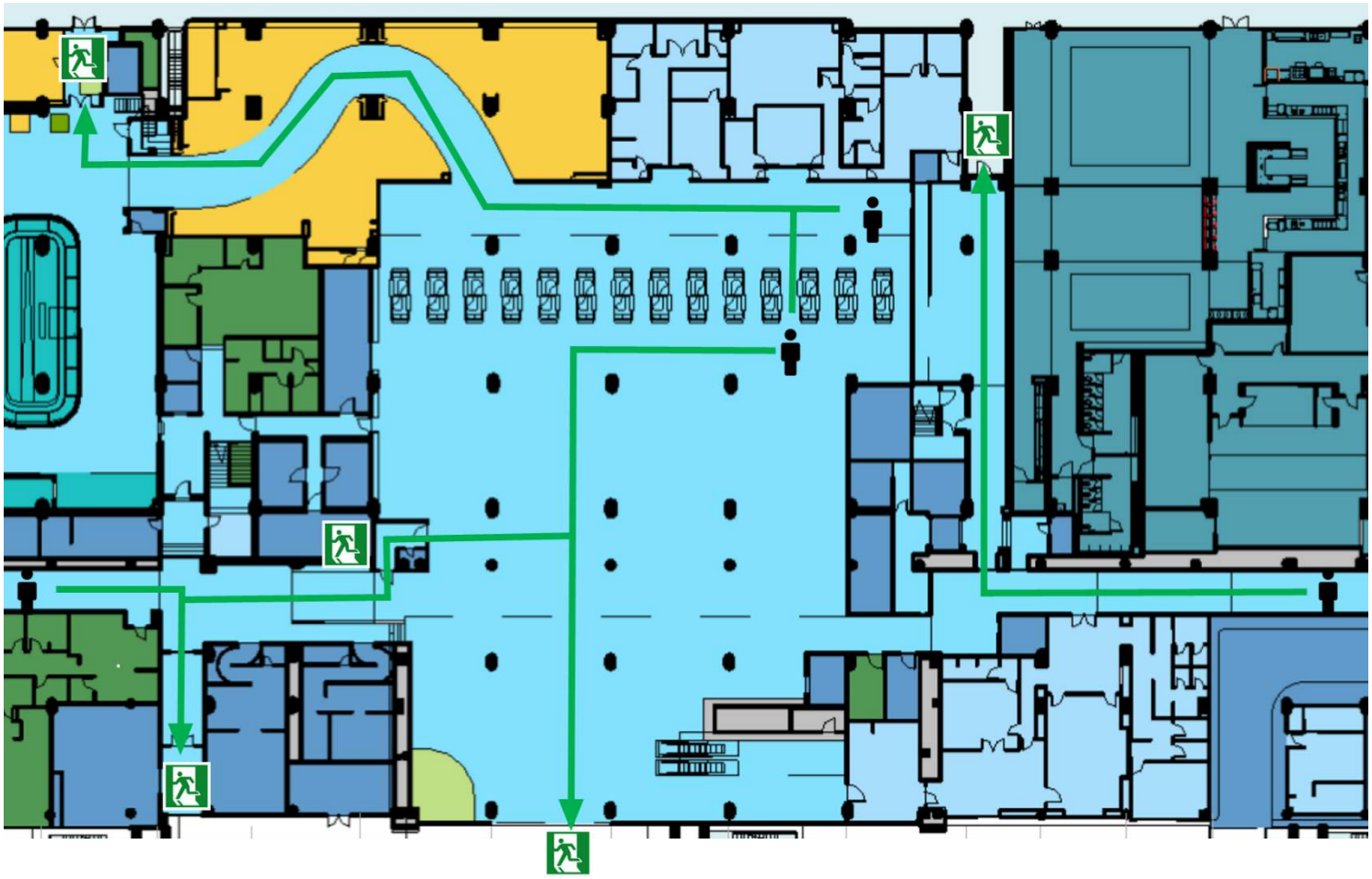
1.3.4. Migración llegadas (incluido alrededores), comedor de empleados, AOCC y Edificio Comercial (nivel llegadas)

Responsable	*Punto de reunión*
Migración / Policía Aeroportuaria / Coordinadores Aeris	Plataforma principal (Migración llegadas/pasillo estéril/Salas de abordaje remota) Llegadas internacionales (costado norte migración/P-17ª/Comedor de Empleados/AOCC)

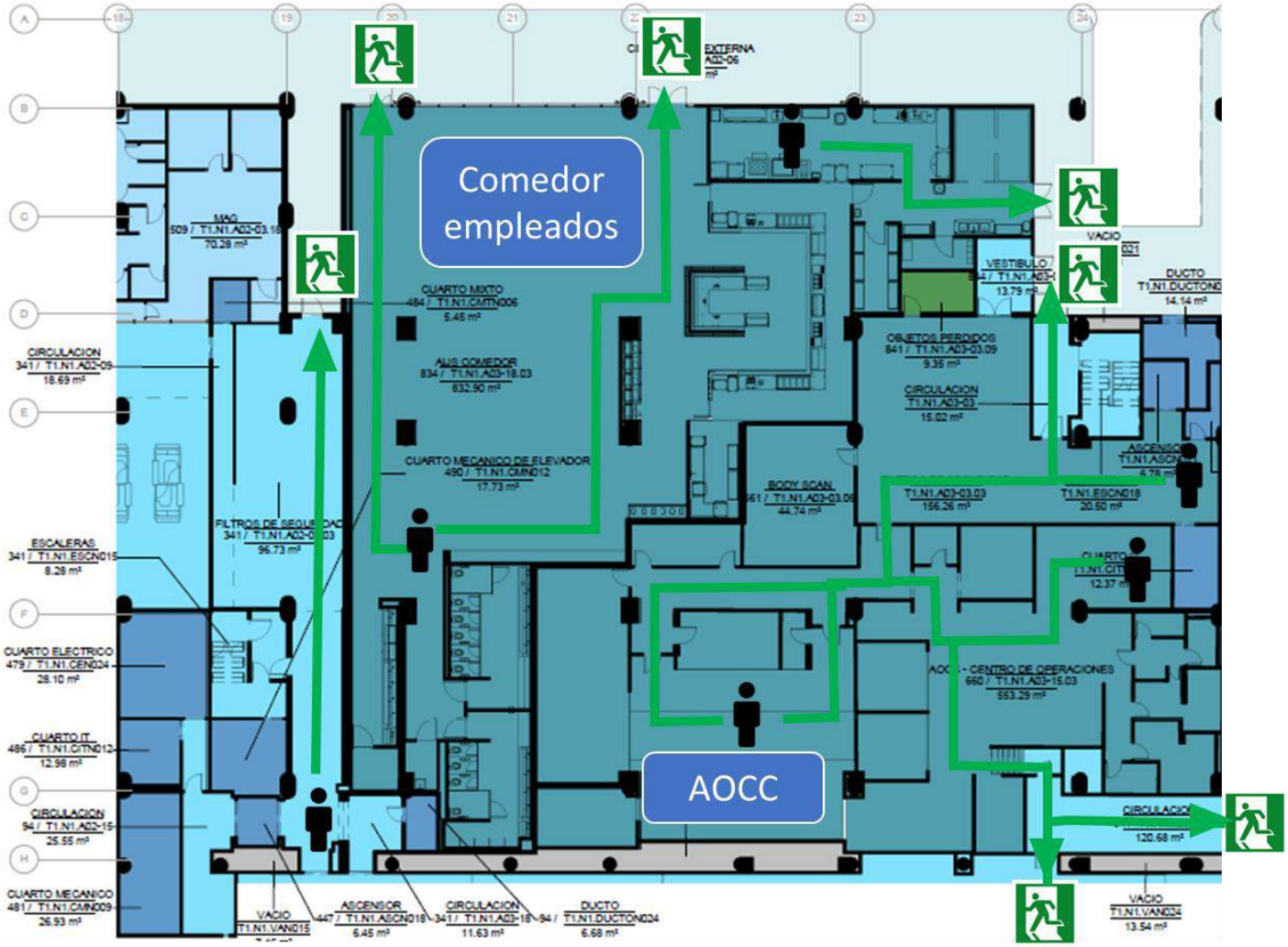
Acciones generales al descubrir un incidente:

7. Comunicarse con el Oficial de Comunicaciones (Oscar 5) o su designado del AIJS e indicar: nombre de la institución del funcionario que llama, lugar del incidente, descripción del tipo de incidente, si hay lesionados, hace cuánto tiempo pasó.
8. Espere instrucciones por parte del Oficial de comunicaciones (Oscar5) o su designado.
9. El responsable de evacuación del área brinda las instrucciones de seguridad a los pasajeros (en inglés y español) por medio sistema de voceo, megáfono portátil o algún miembro de la brigada se lo indique.

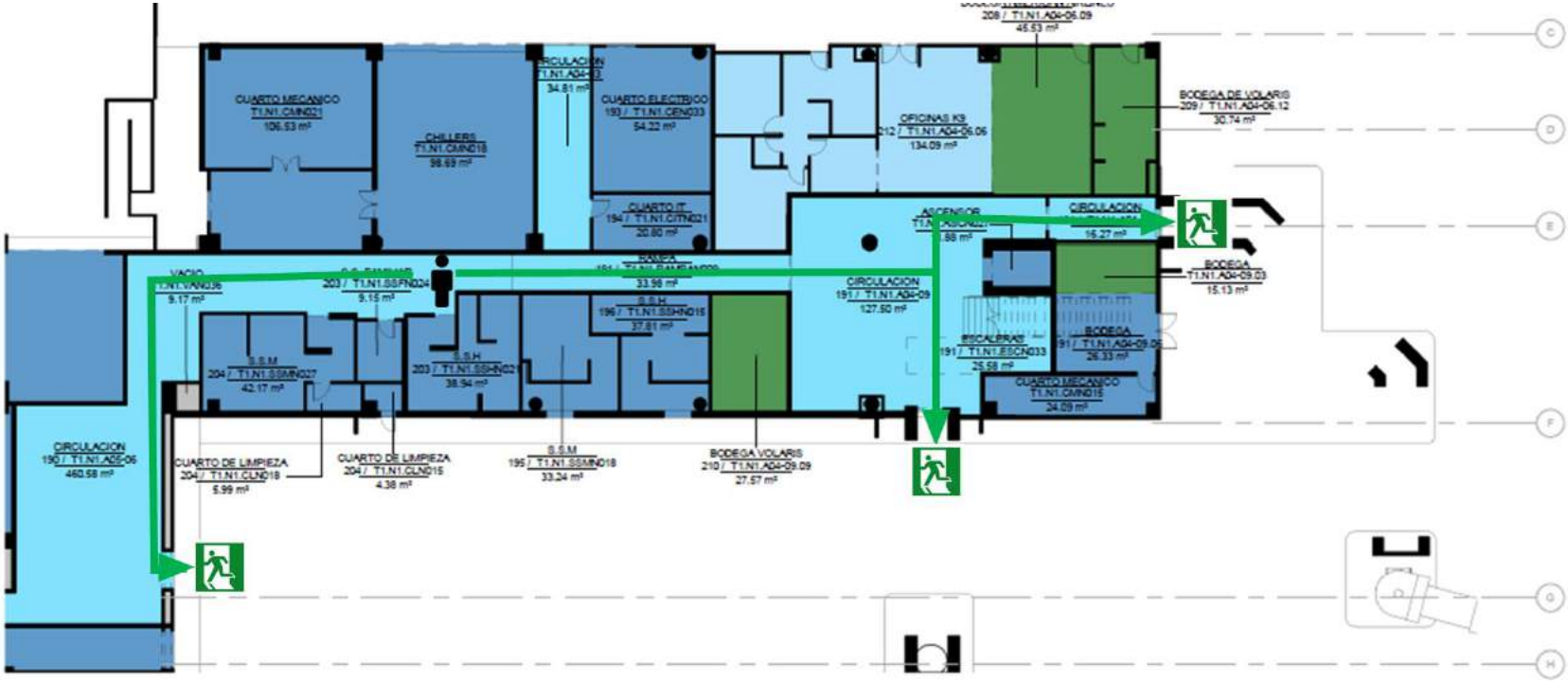
1.3.4.1. Croquis de evacuación Migración Llegadas y alrededores



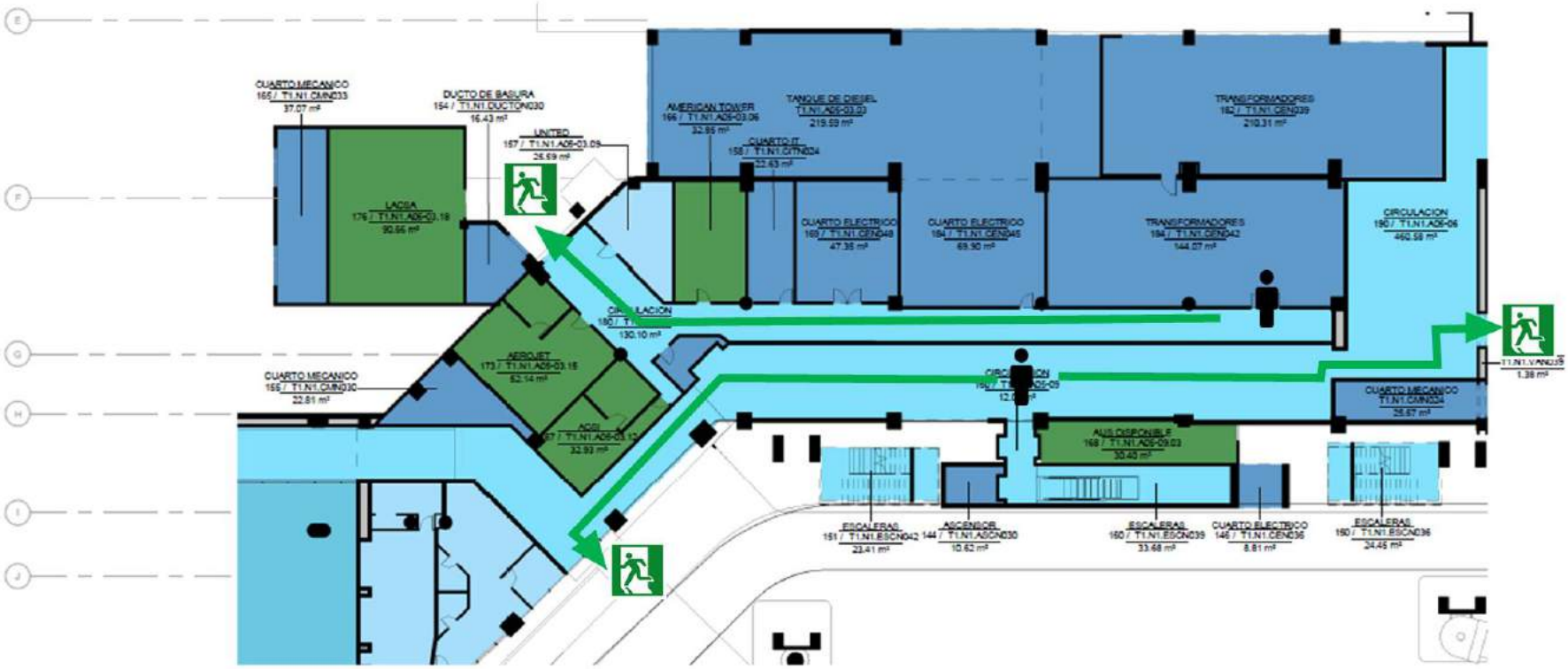
1.3.4.2. Croquis de evacuación AOCC y Comedor de empleados



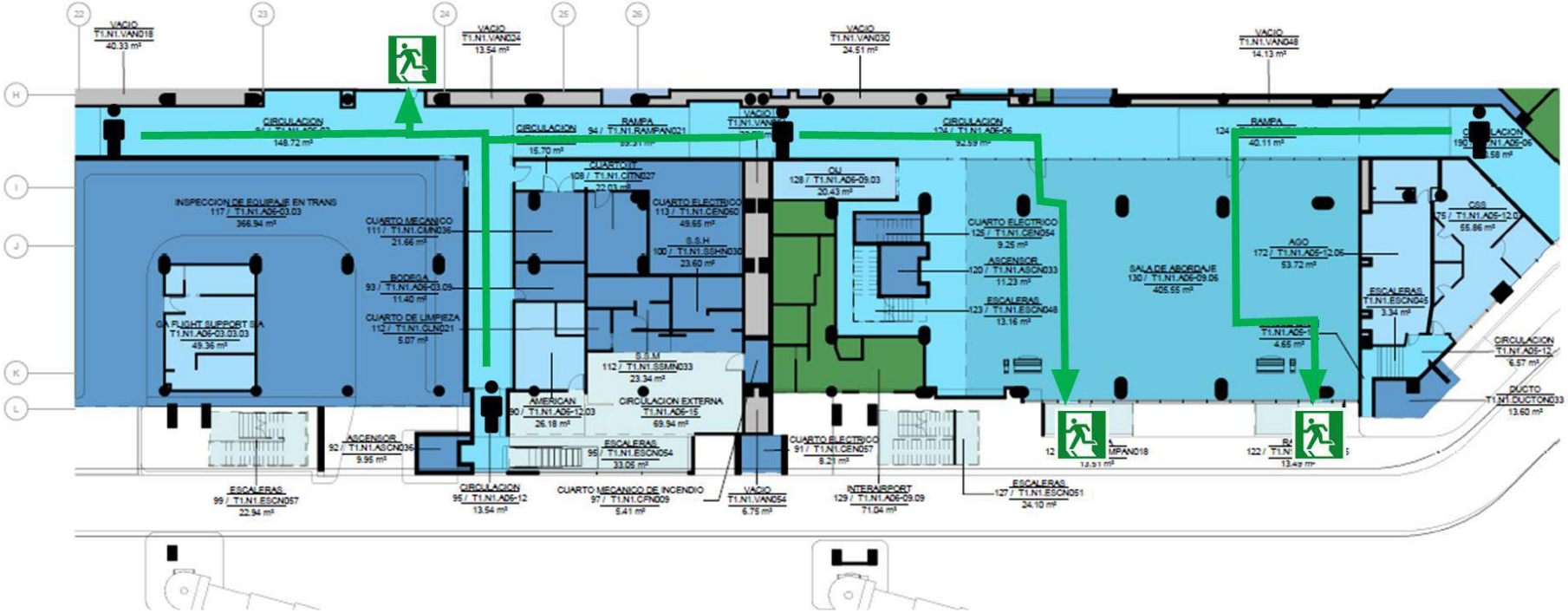
1.3.4.3. Croquis de evacuación pasillo estéril bloque G



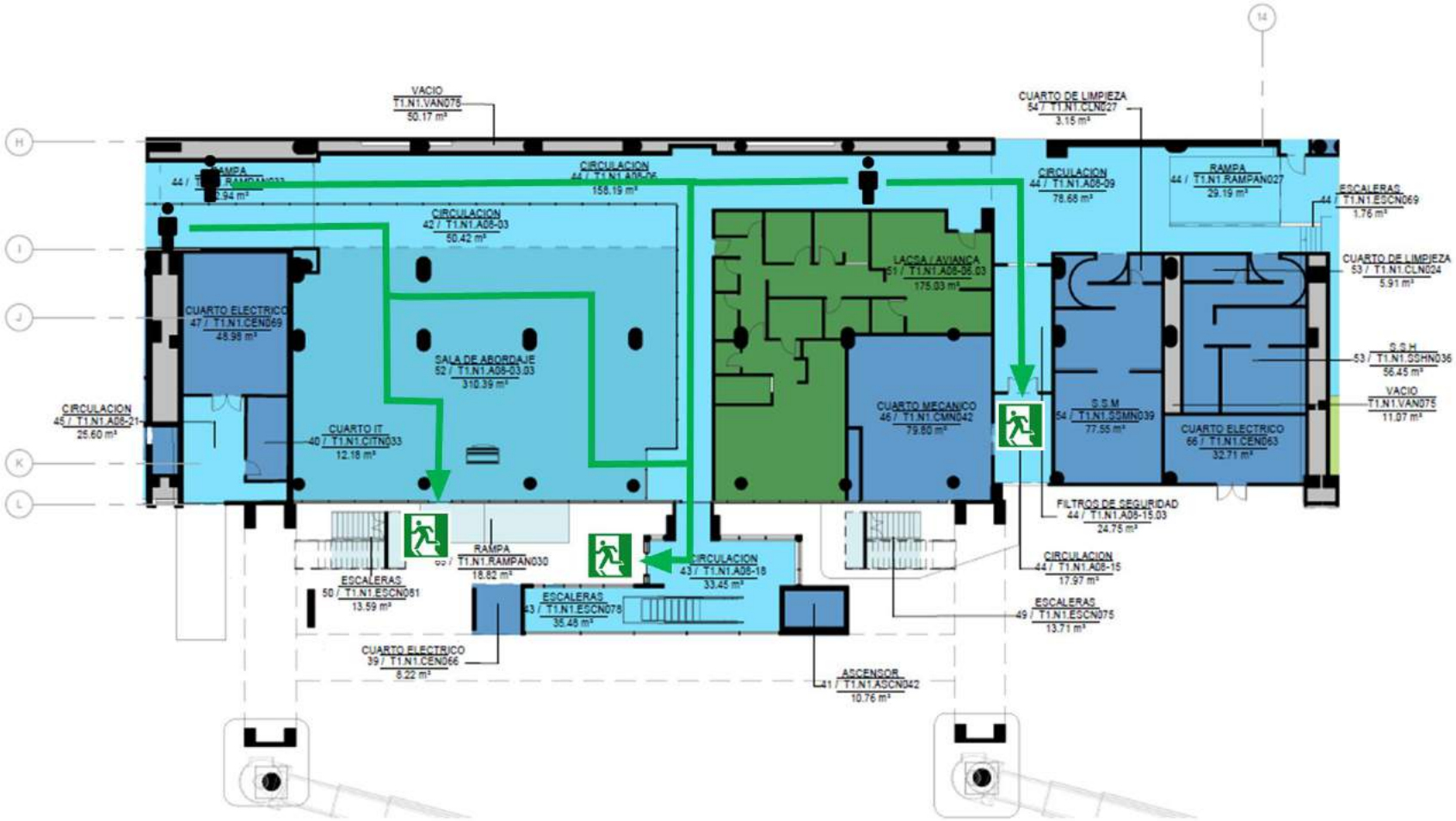
1.3.4.4. Croquis de evacuación pasillo estéril bloque F



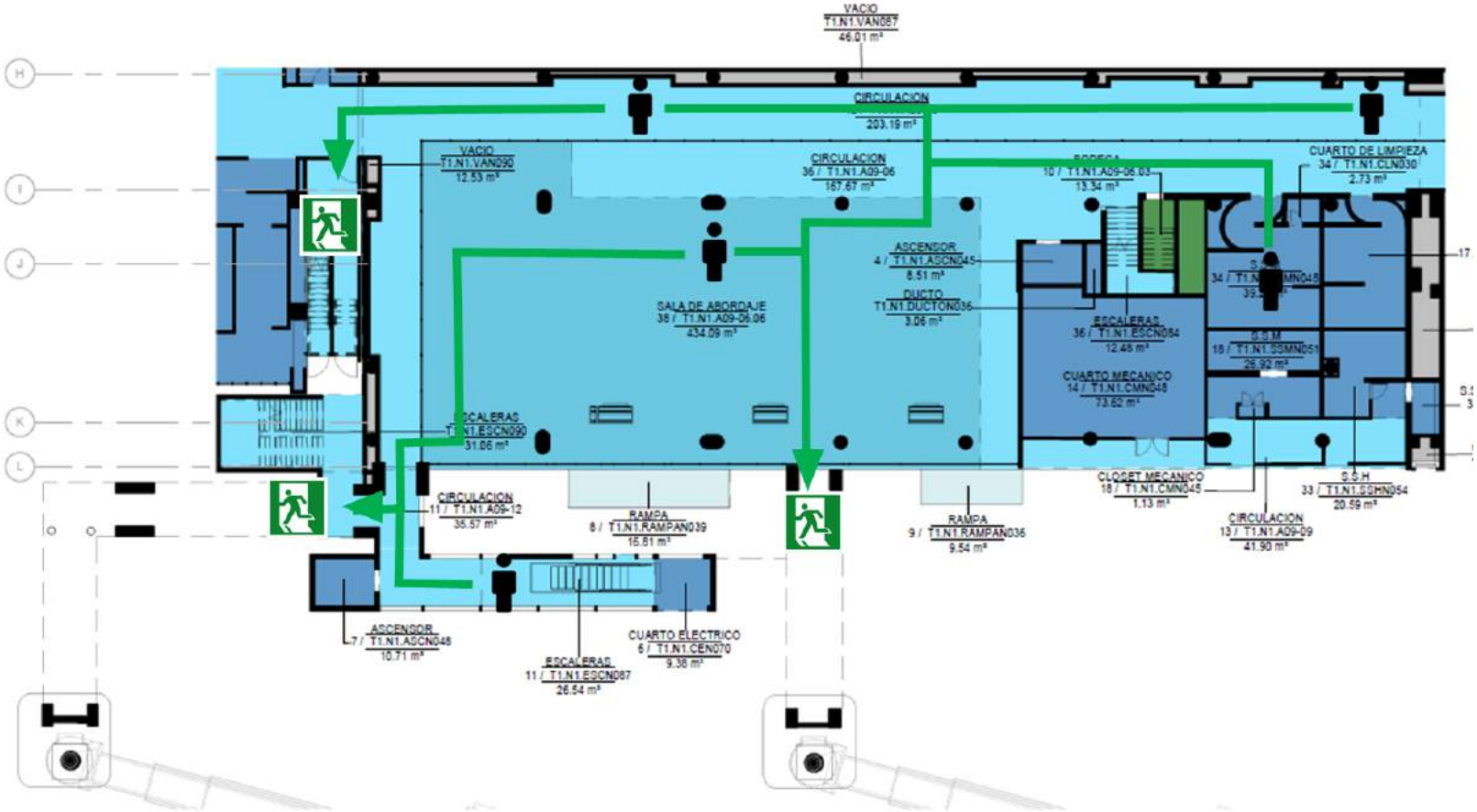
1.3.4.5. Croquis de evacuación pasillo estéril bloque D-E y sala 6-7



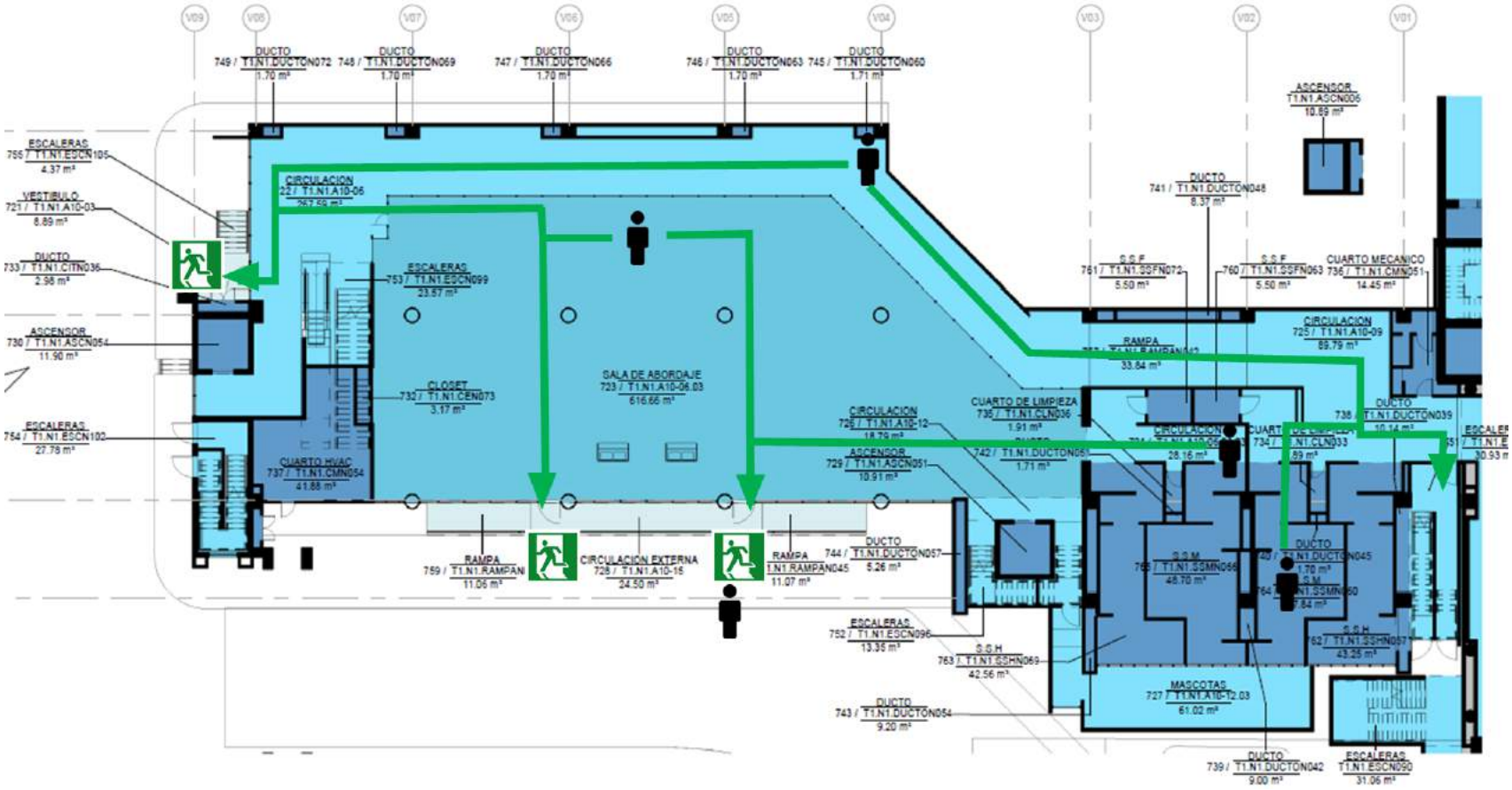
1.3.4.6. Croquis de evacuación pasillo estéril bloque B-C y sala 12



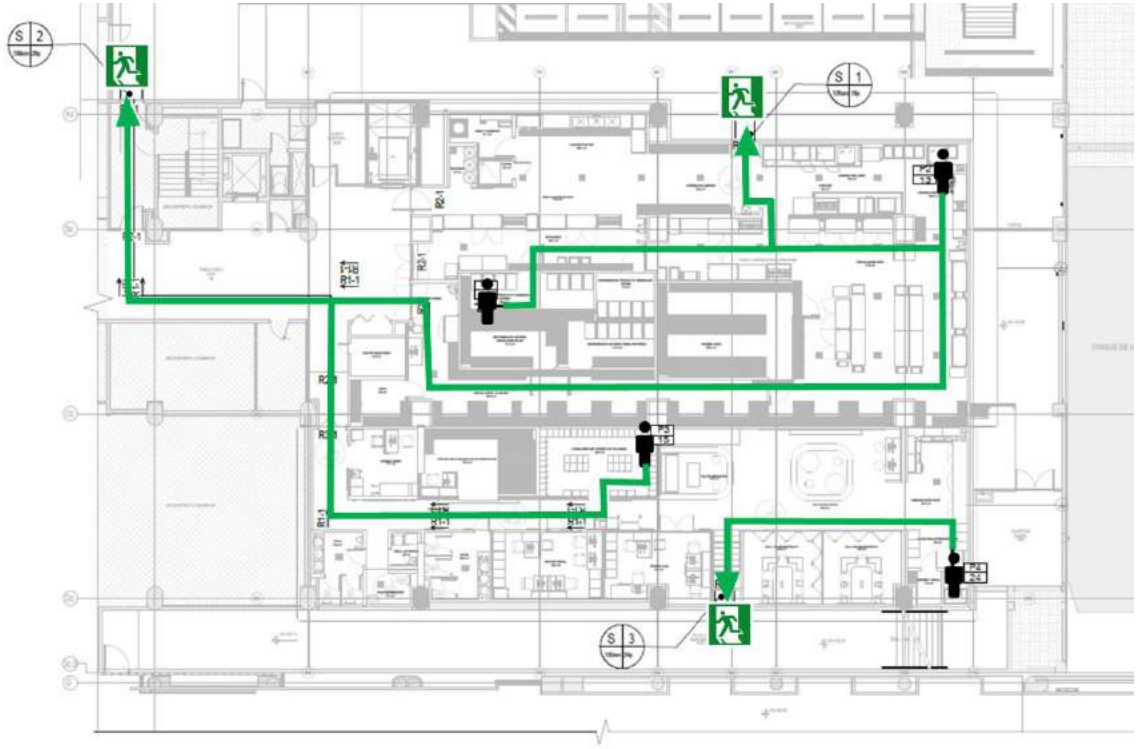
1.3.4.7. Croquis de evacuación pasillo estéril bloque A y sala 13-14



1.3.4.8. Croquis de evacuación pasillo estéril bloque V y sala 17-18



1.3.4.9. Edificio comercial nivel llegadas



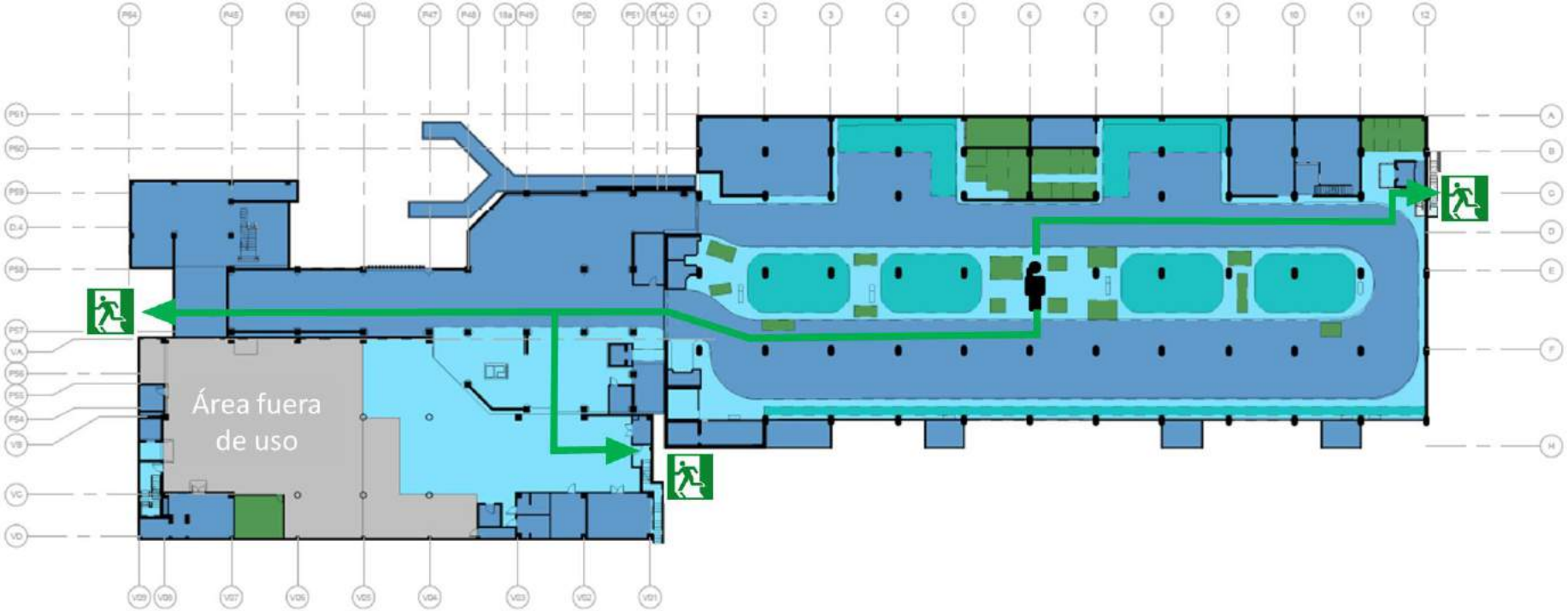
1.3.5. Sótano

Responsable	*Punto de reunión*
Personal de seguridad de aerolíneas / Gestor	1. Llegadas internacionales, costado norte de la terminal. 2. Lado Aéreo

Acciones generales al descubrir un incidente:

10. Comunicarse con el Oficial de comunicaciones (Oscar5) o su designado del AIJS e indicar: nombre de la institución del funcionario que llama, lugar del incidente, descripción del tipo de incidente, si hay lesionados, hace cuánto tiempo pasó.
11. Espere instrucciones por parte del Oficial de Comunicaciones (Oscar5) o su designado.
12. El responsable de evacuación del área brinda las instrucciones de seguridad a los pasajeros (en inglés y español) por medio sistema de voceo, megáfono portátil o algún miembro de la brigada se lo indique.

1.3.5.1. Croquis de sótano



	SISTEMA DE GESTIÓN DE CALIDAD	Código: F-122
AERIS COSTA RICA	HOJA DE ACCIÓN INCIDENTES, ACCIDENTES Y EVENTOS EN EL AIJS	Versión: 56
		Página: 1 de 4

Llenado del formulario		Fecha del reporte		Ubicación (Según mapa cuadriculado)		Número de Hoja de Acción	Proceso
Fecha	Hora	Fecha	Hora	Letra	Número		

Funcionario de Aeris (disponible en el sitio):		Nombre completo de la persona que reporta y empresa con que labora:	

TIPO DE INCIDENTE

DESCRIPCIÓN DEL EVENTO

Hora	Actividad

Información del evento

#N/A		#N/A		#N/A		#N/A	
#N/A		#N/A		#N/A		#N/A	

#N/A	N/A		
#N/A		#N/A	
#N/A		#N/A	
#N/A			

#N/A

	#N/A	#N/A	#N/A	#N/A
#N/A				

INVOLUCRADOS / TESTIGOS:

Nombres y Apellidos	Empresa / Dirección	Indicar tipo	Número de teléfono	Correo electrónico

COMENTARIOS ADICIONALES

Nombre y firma	Nombre y firma	Nombre y firma
Reportado por Aeris.	**Responsable de la elaboración.**	**Responsable de la revisión.**

Nota: La página 4 del presente formulario, será impresa únicamente en caso de presentarse Derrames, de lo contrario no será necesario.

CADENA DE NOTIFICACIÓN

GRUPO A

TIPO DE EVENTO

Entidad #1		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #2		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #3		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #4		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #5		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #6		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #7		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #8		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #9		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #10		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #11		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #12		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Entidad #13		
#N/A	Llamada	N/A
	Respuesta	N/A
	En sitio	N/A
Nombre: N/A		

Grupo	Tipo de Grupo	Puesto	Teléfono	Llamada	Respuesta	En Sitio	Incidentes, accidentes o eventos en los que se deben reportar	Tiempo para Notificar	Titular quien realiza la Notificación	Suplente quien realiza la Notificación
A	Externo	Lista de Entidades según tipo de evento	N/A	N/A	N/A	N/A	Según tipo de evento	Inmediato	Oscar 5	Oscar 3
B	Interno	1- Supervisión de Operaciones y Seguridad Supervisión Terminal	2437-2625 8374-6740 8819-3578	N/A	N/A	N/A	Todos los casos	Máximo 5 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
C	Interno	2- Gerencia de Operaciones y Seguridad - Álvaro Arguedas	2437-2618 8835-4686	N/A	N/A	N/A	Todos los casos	Máximo 5 minutos después de ocurrido el evento	Supervisor de Operaciones y Seguridad	Oscar 5
C	Interno	3- Dirección de Operaciones y Seguridad - Juan González Belliard	2437-2613 8811-2345	N/A	N/A	N/A	Todos los casos	Máximo 5 minutos después de ocurrido el evento	Supervisor de Operaciones y Seguridad	Oscar 5
C	Interno	4- Analistas de SMS - María V. Valverde - Ahmed Mendoza	8877-1210 8710-8705 8521-6802	N/A	N/A	N/A	Colisiones entre equipos y aeronaves, Incursiones o excursiones (pista o calles de rodaje), daños a aeronaves, eventos con FOD, alertas e incidentes con lesiones del persona en lado aéreo	Máximo 5 minutos después de ocurrido el evento	Supervisor de Operaciones y Seguridad	Oscar 5
D	Interno	5- Jefe de Carga - Kattia Boza Coordinadores de Carga - Pablo Hernández, Eduardo Soto, Lesly Aguilar	8862-8803 2437-2495 2437-2496	N/A	N/A	N/A	Relacionados con carga, CTRM, plataforma remota o mercancías peligrosas	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	6- Encargado de Parqueos - Fernando Miranda	2437-2627 7014-4173	N/A	N/A	N/A	Relacionados con los parqueos del Aeropuerto	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	7- Jefe de EHS - Adriana Bejarano Seguridad y Salud Ocupacional - Mariella Solís Gestión Ambiental - María F. Ellis	8981-7179 8343-7489 8315-0617	N/A	N/A	N/A	Derrame de mercancías peligrosas, eventos con posibles impactos ambientales y salud ocupacional	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	8 -Jefe de Servicios Operacionales - Yeseny Méndez	2437-2611 8859-9069	N/A	N/A	N/A	Temas relacionados a Identificaciones, parqueos, o contratos	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	9- Gerencia de Mantenimiento - Ariel Arias	2437-2422 8330-6049	N/A	N/A	N/A	Relacionados con sistemas electromecánicos y sistemas en lado aéreo, terminal y lado terrestre	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	10- Gerencia de Infraestructura Aérea y de Edificaciones - Esteban Vargas - Jorge Castro	2437-2502 8341-6780 8384-0093	N/A	N/A	N/A	Relacionados con asfaltos o concreto e infraestructura	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	11- Consulto de Tecnología y Sistemas - Walter Amador Analista de redes - Mario Lizano SITA - German Quesada	2437-2606 8482-6355 8388-3127 8825-1135	N/A	N/A	N/A	Relacionados con equipos y sistemas de IT	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	12- Gerencia Comercial - Luis Benavente - Jorge Alfaro	2437-2582 7059-3246 8308-8422	N/A	N/A	N/A	Relacionados con subcontratistas comerciales	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
D	Interno	13- Gerente de Planificación Financiera - Jimmy Mora - Francini Lugo (suplente)	2437-2582 7043-8949 6015-6554	N/A	N/A	N/A	Relacionados con lesiones a terceros y daños a la propiedad con responsabilidad desde o hacia Aeris y robos	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Oscar 5	Oscar 3
E	Interno	14- Jefatura Legal - Pilar Meneses - Tony Vega (suplente)	2437-2561/ 8812-4007 2437-2564 / 8856-3893	N/A	N/A	N/A	A criterio de la Gerencia de Operaciones y Seguridad	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Gerente de Operaciones y Seguridad	Supervisor de Operaciones y Seguridad
E	Interno	15- Gerencia de Recursos Humanos, Calidad y EHS (solo si aplica) - Héctor Martínez	2437-2452 / 8992-1535	N/A	N/A	N/A	Si involucra a un funcionario de Aeris	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Gerente de Operaciones y Seguridad	Supervisor de Operaciones y Seguridad
E	Interno	16- Manejo de Prensa - Erick Barboza	2437-2581 / 8703-7173	N/A	N/A	N/A	A criterio de la Gerencia de Operaciones y Seguridad	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Gerente de Operaciones y Seguridad	Supervisor de Operaciones y Seguridad
F	Interno	17- Director General - Ricardo Hernández	8820-3310	N/A	N/A	N/A	Queda a criterio de la Dirección de Operaciones y Seguridad	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Director de Operaciones y Seguridad	Supervisor de Operaciones y Seguridad
G	Interno	18- CCR - Cristiane Gómes	+55 (11) 99639-0360	N/A	N/A	N/A	Queda a criterio de la Dirección de Operaciones y Seguridad	Máximo 24 horas después de ocurrido el evento	Director de Operaciones y Seguridad	Director Ejecutivo
H	Externo	19- OFGI - Miller Rodríguez	8384-8912	N/A	N/A	N/A	A criterio de la Gerencia de Operaciones y Seguridad	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Gerente de Operaciones y Seguridad	Supervisor de Planificación o de Procesos
H	Externo	20- Supervisión de Aeródromos DGAC - Luis Torres	8317-5042	N/A	N/A	N/A	A criterio de la Gerencia de Operaciones y Seguridad	Máximo 60 minutos después de ocurrido el evento	Gerente de Operaciones y Seguridad	Supervisor de Planificación o de Procesos

PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACIÓN

Llenar con "N/R" si no respondió, colocar un N/A en las casillas en las que no aplique llenar ninguna información

* En caso que no se pueda obtener esta información, marcar "N/A"

** Solo en caso de muerte o agresión, secuestro- posible acto de interferencia ilícita

**** El número telefónico pertenece a la estación en Alajuela.

*** Si no responde la llamada telefónica Accidentes CETAC (AIA), remitir la información correspondiente a:
Julián Acuña: 8308-2727 / 8887-2727 correo: jacuna@dgac.go.cr
Giovanni Villalobos: 7109-0945 correo: gvillalobos@dgac.go.cr
Rocío Briceño: 8510-4965 correo: rbriceno@dgac.go.cr
Rocío Iturrino: 8310-3644 correo: riturrino@dgac.go.cr
Ricardo Jiménez, Jefe: 8448-0734 correo: rjimenez@dgac.go.cr

En caso que el Supervisor de Operaciones y Seguridad, no logre localizar al Gerente de Operaciones y Seguridad, debe llamar directamente al Director de Operaciones y Seguridad y al grupo D.

En caso que el Supervisor de Operaciones y Seguridad no logre localizar al Director de Operaciones y Seguridad, debe llamar directamente al grupo E y F.

En todos los casos en que no haya respuesta, se debe dejar un mensaje de voz.

Hoja Descriptiva del Evento *(si aplica)* / Descriptive Sheet of the Event *(if applicable)*

Por favor, complete la siguiente información: / Please, complete the following information:

1. **Describa con detalle los hechos que le constan. / Give the details of the event as you know for a fact.**

2. **Indique el día y la hora del evento. / Indicate day and time of the event.**

Fecha: / Date: _____ Hora: /Hour: _____

Datos personales / Personal Details:

Nombres y Apellidos / Names and Surnames	
Número de identificación / ID Number	
Teléfono / Phone	
Correo electrónico / email	
Dirección / Address	
Contacto en Costa Rica / Contact in Costa Rica	
Empresa para la que labora / Company	
Firma / Signature	

Notificación de derrame de hidrocarburos					
Número de control:	#N/A	**Fecha del evento:**	#N/A	**Hora del evento:**	#N/A
Operador:	N/A				
Tipo de Hidrocarburo:	#N/A	**Magnitud de derrame:**	#N/A	**Número de vuelo: (si aplica)**	
Lugar:	#N/A	**En detalle:**		**Matricula de aeronave: (si aplica)**	
Tipo de equipo involucrado: (si aplica)		**Número de identificación y marchamo: (si aplica)**		**Tipo de aeronave: (si aplica)**	
Cantidad de material absorbente facilitado por el Gestor					
Absorbente granulado: (por sacos de 40 libras)	N/A	**Botalones: (por cantidad de unidades)**	N/A	**Mantas: (por cantidad de unidades)**	N/A

Evidencia fotográfica

Foto 1	**Foto 2**
Foto 3	**Foto 4**
Foto 5	**Foto 6**

Aeris	Coordinador de Operaciones	Revisado por:	Supervisor de Operaciones
Nombre:	#N/A	**Nombre:**	#N/A
Testigos			
Nombre:		**Nombre:**	
Representante del Operador notificado			
Nombre:	#N/A	**Hora de notificación:**	#N/A

NOTA: De conformidad con lo dispuesto en la versión vigente de la AIC denominada "***Procedimiento para atención de derrames de combustible/aceite Aeropuerto Internacional Juan Santamaría***", se define Derrame Pequeño como aquel compuesto por doscientos litros o menos, y como Derrame Grande al que supere los doscientos litros; procediendo en el caso de los Derrames Pequeños de combustibles o aceites el cobro de USD$ 500,00, y USD$ 200,00, respectivamente; y para el caso de Derrames Grandes de combustibles o aceites el cobro de USD$ 1000,00, y USD$ 500,00, respectivamente. Los cobros referidos son independientes a la recuperación de costos que el Gestor del Aeropuerto tenga que hacer por el uso de materiales, personal, daños ambientales o cualquier otro que se determine como consecuencia del derrame."

AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL CANTON DE ALAJUELA

AMENAZAS HIDROMETEOROLOGICAS DEL CANTON DE ALAJUELA

El Cantón de Alajuela posee una red fluvial bien definida, la misma cuenta con un grupo de ríos y quebradas que se pueden considerar el punto focal de las amenazas hidrometeorológicas del cantón, dicha red de drenaje está compuesta principalmente por los ríos: **Alajuela, Itiquis, Ciruelas, Segundo, Río Poas, Río Tambor, Río Burío** y las Quebradas **Cañas, y Fuente**

De estos ríos y quebradas algunas, han disminuido el período de recurrencia de inundaciones a un año, y algunos a períodos menores, lo anterior por causa de la ocupación de las planicies de inundación, el desarrollo urbano en forma desordenada y sin ninguna planificación, y al margen de las leyes de desarrollo urbano y forestal. Así mismo el lanzado de desechos sólidos a los cauces de los mismos, redundando esto y lo anterior en la reducción de la capacidad de la sección hidráulica, lo que provoca el desbordamiento de ríos y quebradas. Situación que se ha generado por los serios problemas de construcción de viviendas cercanas a los ríos en el cantón de Alajuela.

Las zonas o barrios más afectados y alto riesgo por las inundaciones de los ríos y quebradas antes mencionadas son: **Hospital, Itiquis, Robles, Brasil, Cañas, San Antonio, Río Segundo, Bajo Sorda, Ojo de Agua, Rincón Venegas, San Pedro, Cacao, Espino, Quebrada, Potrerillos, San Antonio, Víquez, Alajuela, Cañas, San Rafael, Ojo de Agua, Infiernillo.**

Recomendaciones.

Debido a que el mayor problema que generan las inundaciones, es por la ocupación de las planicies de inundación de los ríos, con precarios y asentamientos humanos, supuestamente legales, y la deforestación de las cuencas altas y medias, y la falta de programas de uso sostenible de recursos naturales se recomienda que:

1. Que la Municipalidad del Cantón de Alajuela, no permita que continúe el desarrollo urbano en las planicies de inundación, todo uso de suelo debe de acogerse a las restricciones señaladas en el plan regulador del cantón; si existiese, o a las normativas de uso establecidas por la municipalidad o bien cualquier otra regulación particular que exista sobre algunos sitios de alto riesgo, esto, con el objetivo de que el desarrollo urbano este a derecho, y se protejan las cuencas hidrográficas.
2. Fomentar programas de educación ambiental y de uso del suelo con fines de construcción, para evitar la contaminación de los ríos y quebradas, con desechos sólidos y otros, así como establecer brigadas de vecinos para la limpieza y mantenimiento de los desagües y cauces de agua.
3. Planificar el envío de aguas servidas y pluviales que fluyen de las diferentes urbanizaciones, y que aumentan el caudal de los ríos, provocando inundaciones en períodos de lluvias intensas, y cuando se presentan otros fenómenos hidrometeorológicos tal como: frentes fríos, vaguadas, temporales, etc.
4. Que la Municipalidad busque los mecanismos adecuados de coordinación con otras instituciones del Estado, Organismos no gubernamentales (ONG), vecinos y empresa privada para poner en práctica obras de protección de las márgenes de los ríos o de los cauces, para reducir la posibilidad de inundaciones.

5. Que los grupos organizados del cantón de Alajuela, formen brigadas de vigilancia de las cuencas de los ríos que pasan cerca de los centros de población para evitar que inundaciones y flujos de lodo tomen por sorpresa a la población en época de lluvia de alta intensidad.

AMENAZAS GEOLOGICAS CANTON CENTRAL DE ALAJUELA

Actividad Sísmica:

El cantón de Alajuela se localiza dentro de la región sísmica denominada "Valles y Serranías del Interior del País", la cual se caracteriza por presentar sismos de magnitud entre moderadas a bajas y de poca profundidad.

Así, en 1888 un evento sísmico de poca profundidad con epicentro en Fraijanes, causó graves daños en el cantón de Alajuela, generando una gran cantidad de deslizamientos al norte del cantón, y sobre todo hacia los cauces de los principales ríos, uno de ellos formó el represamiento de la laguna de Fraijanes. Este sismo se generó en un sistema de fallas que se manifiesta con un escarpe desde la población de Grecia hasta Santa Bárbara de Heredia, pasando a unos 3 km al norte de la Ciudad de Alajuela.

Por otro lado, hacia el sur del cantón de Alajuela, se localiza un sistema de fallas que recientemente causó daños importantes en la ciudad de Alajuela y poblaciones hacia el sur (Turrucares, Guácima, Ojo de Agua, Coyal, Montecillos).

El día jueves 8 de enero de 2009 un fuerte sismo sacudió la región del Valle Central. El sismo tuvo una magnitud de 6,2, una profundidad de 10 km y está asociado a La Falla Varablanca ubicada en el flanco Este del volcán Poas. Esta es una falla cuya última actividad fue en junio del 2005. La actual actividad se inició el día miércoles 7 de enero de 2009 con un evento de magnitud 4,6 que ocurrió en la misma zona a las 10 am. El cual causó daños en un área estimada por la CNE de aprox.564.8 kilómetros cuadrados, en donde fue destruido por completo el poblado de Cinchona.

Los efectos geológicos más importantes de un evento sísmico cercano al Cantón de Alajuela son:

- Amplificaciones de la intensidad sísmica sobre todo en aquellos sitios donde el suelo se ha formado de la acumulación de depósitos poco cohesivos (aluviones o fragmentos volcánicos). Los poblados más vulnerables son; Alajuela y poblados alrededor, Turrucares, San Rafael, Ojo de Agua, Fraijanes, Cariblanco, San Miguel.
- Deslizamientos de diversa magnitud en aquellas regiones de fuerte pendiente y aquellas cercanas a los márgenes de los principales ríos. Los poblados más vulnerables son Itiquis, Pilas, Sabanilla, Fraijanes, Cariblanco, Poasito; además de poblados alrededor y hacia el sur principalmente poblaciones cercanas al cauce de los principales ríos, donde la pendiente es mayor.
- Fracturas del terreno, que pueden generar daños a viviendas y caminos.
- Asentamientos de terreno, en suelos poco compactos como rellenos.

Actividad Volcánica:

La relativa cercanía del Cantón de Alajuela, al volcán Poas lo hacen especialmente vulnerable a las erupciones volcánicas. Este volcán ha mantenido una actividad constante, con emanación de cenizas y una cantidad considerable de gases.

Dada la posición de este cantón con respecto al cráter de activo del Volcán Poas, la mayor amenaza que existe es la generación de avalanchas de ceniza, que descienden por los ríos, los ríos Ciruelas, Alajuela, Itiquis, Tambor, Poas, con daños graves a las vías de comunicación y poblados cercanos al cauce de estos ríos.

En caso de erupción volcánica los efectos geológicos más importantes serían:

- Caída de cenizas sobre todo hacia el norte del cantón por actividad del Volcán Poas, con daños a personas, agricultura, ganadería y a las estructuras en general.
- Emanación de gases, los cuales afectarían sobre todo los sectores al norte del cantón, causando trastorno respiratorio a la población
- Daños a cultivos y actividad ganadera.

Deslizamientos (Inestabilidad de Suelos):

Por las características topográficas, geológicas y climáticas el cantón de Alajuela, existen una gran cantidad de regiones vulnerables a este proceso.

Hacia el norte los depósitos de materiales volcánicos poco compactos y fácilmente alterables, favorecen que en los cortes de carreteras se formen deslizamientos, los cuales pueden ser disparados tanto por sismos (Fraijanes, Cinchona), como por actividad lluviosa (Itiquis).

Hacia el sur, existen áreas susceptibles a deslizamientos, sobre todo hacia los márgenes de los ríos Virilla y Grande. Y al norte el rio Sarapiquí que causó grandes avalanchas en el sismo de Cinchona.

Además son los sectores donde se han hecho cortes de caminos, también son susceptibles a este proceso.

Los efectos de los deslizamientos, podemos mencionar:

- Caminos y puentes dañados.
- Casas sepultadas
- Flujos de lodo, causadas por represamientos en ríos.
- Daños a cultivos

Recomendaciones generales para el desarrollo urbano:

Dadas las características geológicas, topográficas y climáticas del cantón de Alajuela se debe considerar las siguientes pautas referentes a los permisos de construcción:

1. Evitar concesión de permisos de construcción sobre laderas de fuerte pendiente o al pie de las mismas, igual restricción se debe aplicar para sectores donde existen antecedentes de inestabilidad y fallas geológicas.

2. Darle seguimiento a los permisos de construcción o intervenir los mismos en los casos que se compruebe que la práctica constructiva o la calidad de los materiales no es la más adecuada, de tal manera que garantice su resistencia contra temblores.
3. Controlar los permisos para construir en rellenos, pues por lo general estos no reúnan las condiciones adecuadas, para la construcción.
4. Considerar aquellas áreas vulnerables a los diferentes desastres cuando sean planeadas y diseñadas obras de infraestructura de importancia comunal (rellenos sanitarios, acueductos, caminos, etc.).

20 de diciembre de 2013

Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica
Unidad de Ingeniería

INFORME TÉCNICO

PRUEBA SISTEMA FIJO DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIO

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

CP-0543-2013

Contenido

I. OBJETIVOS..... 3
II. INFORMACIÓN GENERAL. 3
III. ANÁLISIS DEL SISTEMA FIJO DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIO. 4
IV. CONCLUSIÓN..... 13

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

I. Objetivos.

1.1. Analizar las condiciones del sistema fijo de protección contra incendio del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

1.2. Determinar con la inspección, el estado de operación y funcionamiento del sistema fijo de protección contra incendio del aeropuerto.

1.3. Indicar las disposiciones necesarias para corregir las condiciones desfavorables del sistema.

1.4. Realizar el análisis con referencia a la **Ley N° 8,228 "Ley del Benemérito Cuerpo de Bomberos de Costa Rica"** publicada en **La Gaceta N° 152** del 22 de julio del 2008, en su **Manual de Disposiciones Técnicas Generales sobre Seguridad Humana y Protección de Incendios Versión 2010** publicado en la **Gaceta N° 125** del 29 de junio del 2010 y con referencia en las normas de la *National Fire Protection Association* NFPA.

II. Información general.

2.1	Ubicación:	Provincia	Cantón	Distrito
		Alajuela	Alajuela	Río Segundo
2.2	Dirección	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría		
2.3	Persona que atendió:	Ing. Simón Jiménez Rojas		
2.4	Puesto:	Ingeniero de Proyectos Salvavidas de Centroamérica		
2.5	Teléfono:	2437-2424		
2.6	Dirección electrónica:	evargas@aeris.cr		
2.7	Peritos que realizan la inspección:	Rolando Leiva Ulate, Carina Gutiérrez Mora, Adriana Gutiérrez y Ulises Cornejo Quintana.		
2.8	Ocupación: Sitio de reunión pública			

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

2.9 Características e información general del edificio.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría tiene 55 años de construido. Fue remodelado en el 2007. Tiene un área de construcción de aproximadamente 20,000 m^2. Cuenta con terminal de abordaje, casa de máquinas, tiendas, cuarto de control, oficinas administrativas. Se mantiene abierto 24 horas y cuenta con acceso controlado y seguridad las 24 horas del día.

El edificio está construido con los siguientes materiales:

Paredes:	Concreto y vidrio
Divisiones:	Livianas en áreas de oficina.
Piso:	Concreto
Cubierta:	Estructura metálica y hierro galvanizado

2.10 Descripción de la zona de fuego.

Para los efectos que competen a esta prueba del sistema fijo de protección contra incendio, el aeropuerto se considera como una zona de fuego[1].

2.11 Alcance del informe.

Las pruebas realizadas contemplan únicamente la bomba contra incendio nueva y los ramales de boquillas de protección de las fachadas de la terminal. A solicitud de AERIS no se contempló pruebas de los rociadores del aeropuerto ni pruebas del sistema de detección y alarma contra incendio.

III. Análisis del sistema fijo de protección contra incendio.

El sistema de protección contra incendio del edificio del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría cuenta con un tanque de agua, una bomba contra incendio, motor diesel, rociadores automáticos, gabinetes de mangueras, hidrantes y un sistema de diluvio para protección de las fachadas de la terminal.

A continuación se indica la información referente al sistema:

[1] Zona de fuego: Edificio o área incendiada que por sus características constructivas o por separación física no permite que fuego se propague a edificios o áreas vecinas. En términos generales una zona de fuego es aquella que está separada al menos 12 metros del edificio o área vecina, si el lugar contiene líquidos inflamables deberá estar separada al menos 15 metros.

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

3.1 Componentes del sistema de bombeo

3.1.1 Especificaciones del sistema de bombeo:

Bomba contra incendio

Tipo de bomba:	Vertical de turbina
Marca de la bomba	Fairbanks Morse
Capacidad de bombeo :	157.72 lps. (2,500 gpm.)
Aprobación uso incendio:	Si
Potencia:	285.4 bhp a 1,785 rpm
Presión al 0%:	13.92 kg/cm² (198.1 psi)
Presión nominal de trabajo:	10.24 kg/cm² (145.8 psi)
Presión al 150 %:	7.11 kg/cm² (101.2 psi)

Motor diesel

Motor marca:	Clarke
Aprobación uso incendio:	Si
Tipo de energía:	Motor combustión interna
Potencia:	340 hp. a 2,100 rpm
Enfriamiento:	Visible
Arranque:	Automático
Arranque periódico:	Automático (30 min. semanales)

3.1.2 Almacenamiento de agua.

El sistema contra incendio del aeropuerto está alimentado por un tanque de agua de uso exclusivo. Está ubicado en el cuarto de bombas contra incendio, al costado este de la terminal. Se encuentra bajo nivel de piso y el nivel del agua está por debajo de la brida de succión de la bomba contra incendio, por lo que la bomba debe extraer el agua del tanque. Tiene una capacidad de 600 m^3 (158,000 gal), está construido en concreto y se alimenta de la red pública.

3.1.3 Red de tuberías.

La tubería contra incendio expuesta es de hierro negro cédula 10 y cédula 20. Tiene diámetros de 254 mm (10”), 152.4 mm (6”), 101.6 mm (4”), 63.5 mm (2½”) y 38 mm (1½). La tubería enterrada es de PVC C900 y tiene diámetros de 254 mm (10”) y 152.4 mm (6”), 101.6 mm (4”). La unión de la tubería es soldada, bridada, roscada y junta mecánica. Su anclaje es por medio de *rack* y gazas. La tubería está pintada de color rojo y tiene rotulación.

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

3.1.4 Accesorios.

El sistema contra incendio se ubica en el cuarto de bombas, en el ala oeste de la terminal. Tiene motor diesel, caja de engranajes con relación de giro 6:5, bomba vertical de turbina, manómetro en la descarga, válvula de alivio de aire, válvula de alivio de sobrepresión, válvula de retención en la descarga, válvula de compuerta de vástago ascendente, bomba auxiliar, tablero de control de la bomba contra incendio y tablero de control de la bomba auxiliar.

A continuación se detallan los accesorios del sistema fijo contra incendios:

a. Un múltiple de pruebas ubicado frente al cuarto de bombas. Tiene ocho válvulas de 63 mm (2½"), rosca macho NST con tapas. El tubo de alimentación tiene 25.4 mm (10") de diámetro y el múltiple descarga hacia la calle de acceso.

b. Una siamesa de inyección con tubo de 101.6 mm Ø (4"). Tiene dos entradas de 63 mm Ø (2½") con rosca NST hembra giratoria, con tapas. Tiene una válvula de retención *check* en la tubería hacia la red. Está ubicada en el ala norte de la terminal, contiguo al área de *food court*, en un sitio de fácil acceso para las unidades de bomberos.

c. 17 hidrantes multivalvulares, alimentados por un tubo de 152.4 mm Ø (6") y tres hidrantes del tipo barril húmedo. Los hidrantes tiene dos bocas de 63.5 mm Ø (2½") y una boca de 114.3 mm Ø (4½"). Están ubicados a lo largo de las pistas de aterrizaje.

d. Red de rociadores que le dan cobertura total al aeropuerto. Los rociadores son del tipo colgante para las zonas con cielo raso y del tipo montante para las zonas sin cielo raso.

e. Red de boquillas para protección de las fachadas de la terminal que colindan con la pista de aterrizaje y las zonas de entrada y salida de pasajeros a los aviones. Las boquillas cubren los sectores expuestos de la fachada de vidrio y se activan en forma automática con nueve sensores de flama, en forma manual desde el cuarto de control del aeropuerto y en forma manual desde los *risers* de las boquillas.

f. Gabinetes de mangueras clase III, con válvula angular de 38 mm Ø (1½"), válvula angular de 63 mm (2½"), bastidor de soporte para la manguera, boquilla tipo chorro-niebla y dispositivo regulador de presión acoplado entre la válvula y la manguera. Los gabinetes están distribuidos a lo largo de la terminal.

g. Tuberías *riser* para los rociadores automáticos. Cuentan con válvula de control, válvula de retención *main check*, manómetros, válvula de prueba y drenaje, con descarga visible y un sensor de flujo. Los *riser* están ubicados en diferentes cuartos de válvulas a lo largo de la terminal.

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

h. Tuberías *riser* para control de los sistemas de diluvio de la fachada de la terminal. Estos *riser* cuentan con válvula *check*, válvula solenoide, válvula de drenaje, sistema de activación manual. El sistema de diluvio se activa en forma automática por detectores de flama colocados en sitios estratégicos, en forma manual desde el cuarto de monitoreo y en forma manual desde cada *riser.*

3.2 Pruebas del sistema contra incendio.

El esquema de pruebas para los sistemas contra incendio establecidos en la norma NFPA N° 25 “Inspección, prueba y mantenimiento de sistemas de protección contra incendios a base de agua”, está diseñado para utilizarse en equipos y sistemas aprobados e instalados de acuerdo a las normas NFPA 13, NFPA 14.

3.2.1 Prueba N° 1. Rendimiento de la bomba contra incendio

La prueba consiste en determinar el rendimiento de la bomba contra incendio. Se descarga agua al 0%, 50%, 100%, 125% y 150% de su caudal nominal de bombeo y se compara el desempeño con los datos suministrados por el fabricante. El resultado de la prueba de campo no debe ser inferior al 95% de los datos de presión de fábrica, de modo que la bomba esté funcionando en forma óptima.

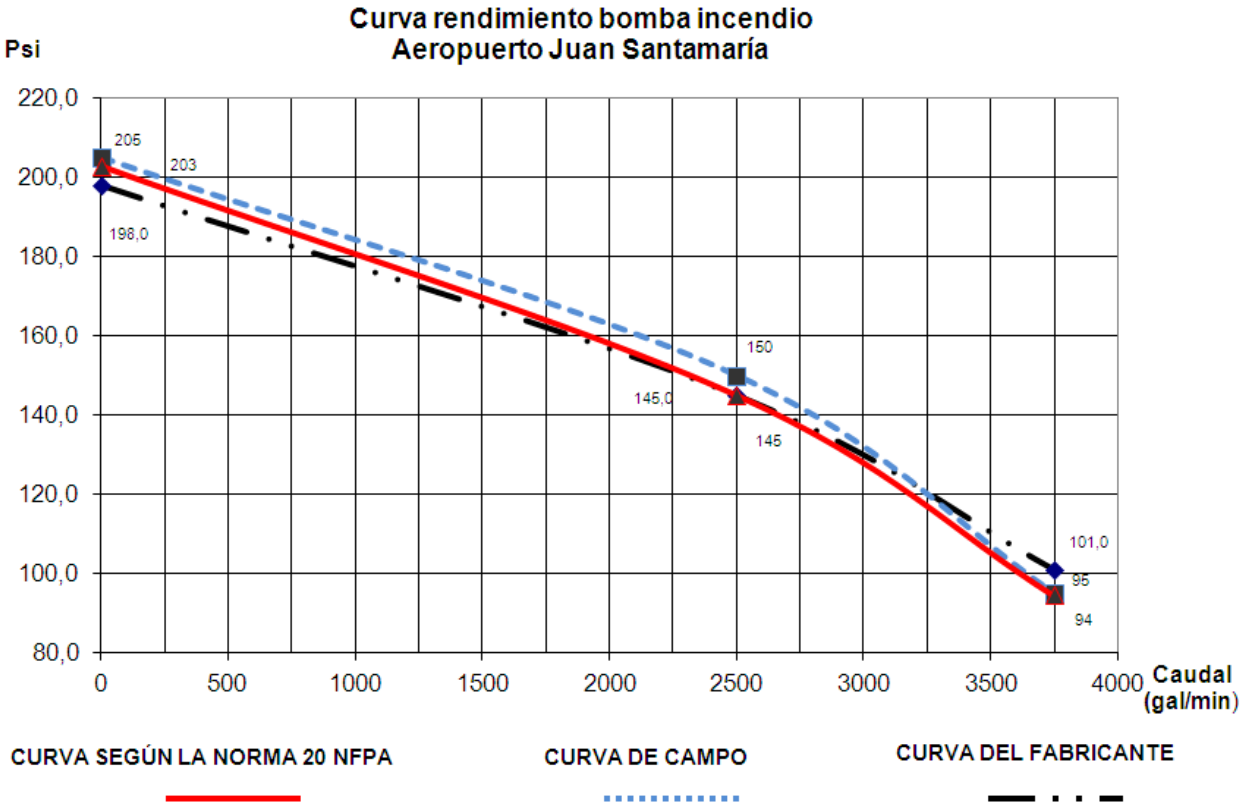
Se descargó agua en el múltiple de pruebas ubicado al costado del cuarto de bombas, descargando hacia la vía pública. Los resultados se pueden observar en la Tabla N° 1 y el Gráfico N° 1.

Tabla Nº 1

Prueba de rendimiento de la bomba contra incendio.

%	PRESIÓN DESCARGA	CAUDAL	RPM	PRESION DE PLACA
0	14.41 kg/cm² (205 psi)	0.00 lps (0 GPM)	118	13.93 kg/cm² (198.1 psi)
50	12.30 kg/cm² (175 psi)	78.86 lps (1250 GPM)	120	
100	10.55 kg/cm² (150 psi)	157.73 lps (2500 GPM)	143	10.25 kg/cm² (145.8 psi)
125	8.79 kg/cm² (125 psi)	197.16 lps (3125 GPM)	150	
150	6.68 kg/cm² (95 psi)	236.59 lps (3750 GPM)	158	7.11 kg/cm² (101.2 psi)

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr



- **Resultado de la prueba: Satisfactorio**

3.2.2 Prueba N° 2. Descarga en punto crítico.

Esta prueba consiste en ubicar la toma de agua del sistema fijo contra incendio hidráulicamente más desfavorable (punto crítico) y descargar el caudal que determinó el diseñador para cubrir el punto crítico.

En el caso del Aeropuerto Juan Santamaría, la protección contra incendios se basa en un sistema Clase III, rociadores automáticos y boquillas de diluvio, que requiere para cubrir el punto crítico 15.17 lps. (250 gpm) en la salida de 63 mm Ø (2½") hidráulicamente más desfavorable, 15.17 lps. (250 gpm) en la salida inmediata y una presión residual de 7.03 kg/cm² (100 psi) en la salida remota.

En la válvulas de 38 mm Ø (1½") hidráulicamente más desfavorable se requiere 6.31 lps. (100 gpm.) y una presión residual de 4.57 kg/cm^2 (65 psi), según NFPA 14.

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

Debido a que la red contra incendios tiene hidrantes multivalvulares, gabinetes de mangueras con válvulas de 63 mm (2½"), válvulas de 38 mm (1½") con dispositivo de restricción de apertura, se realizaron tres pruebas. La primera en la salida de 63 mm (2½") del hidrante remoto, la segunda en la válvula de 38 mm (1½") sin el regulador de presión del gabinete remoto y la tercera en la válvula de 38 mm (1½") con el regulador de presión ajustado del gabinete remoto.

3.2.2.1 Prueba punto crítico hidrante

La primera prueba se hizo en el hidrante contiguo a la rampa remota N° 2. Se acopló en una de las salidas de 63 mm (2½") una boquilla de 50 mm Ø (2") y un manómetro de presión residual en la otra salida de 63 mm Ø (2½") para tomar la presión residual. Se descargó en la calle interna del aeropuerto.

El resultado de la prueba se puede observar en la Tabla N° 2.

Tabla N° 2

Punto crítico en salida de 63.5 mm (2½") del hidrante remoto

BOCA	PRESIÓN DINÁMICA	CAUDAL	PRESIÓN RESIDUAL
51 mm (2 ")	5,91 kg/cm² (84 psi)	69,00 lps (1094 gpm)	11,60 kg/cm² (165 psi)

- **Resultado de la prueba: Satisfactoria**

3.2.2.2 Prueba punto crítico gabinete

La segunda prueba se hizo en la válvula de 38 mm (1½") sin el regulador de presión del gabinete ubicado cerca de la rampa remota N° 2. Se acoplaron dos mangueras de 44 mm (1¾"), una boquilla de 25 mm (1") y un manómetro de presión residual en la misma válvula. Se descargó agua en la calle interna del aeropuerto.

El resultado de la prueba se puede observar en la Tabla N° 3

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

Tabla N° 3

Punto crítico en válvula de 38 mm (1½") sin regulador de presión

BOCA	PRESIÓN DINÁMICA	CAUDAL	PRESIÓN RESIDUAL
25 mm (1 ")	5,48 kg/cm² (78 psi)	16,62 lps (263 gpm)	9,84 kg/cm² (140 psi)

- **Resultado de la prueba: No satisfactoria**

Nota: La presión residual en la válvula de 38 mm (1½") es superior a lo establecido en la norma NFPA 14.

3.2.2.3 Prueba punto crítico gabinete

La tercera prueba se hizo en la válvula de 38 mm (1½") con el regulador de presión ajustado del gabinete ubicado cerca de la rampa remota N° 2. Se acoplaron dos mangueras de 44 mm (1¾"), una boquilla de 25 mm (1") y un manómetro de presión residual en la misma válvula. Se descargó agua en la calle interna del aeropuerto.

El resultado de la prueba se puede observar en la Tabla N° 4

Tabla N° 4

Punto crítico en válvula de 38 mm (1½") con regulador de presión ajustado

BOCA	PRESIÓN DINÁMICA	CAUDAL	PRESIÓN RESIDUAL
25 mm (1 ")	3,52 kg/cm² (50 psi)	13,31 lps (211 gpm)	5,27 kg/cm² (75 psi)

- **Resultado de la prueba: Satisfactoria**

Nota: El regulador de presión se ajustó a su máxima apertura.

3.2.3 Prueba Nº 3. Prueba de succión directa.

En esta prueba se determina la facilidad de la unidad de bomberos para extraer agua de la red contra incendio a través del hidrante.

La prueba de succión se realizó en la toma directa ubicada contiguo al área de comidas *Food Court* del aeropuerto. La unidad se acopló por medio de dos tubos de 152 mm Ø (6") y rosca 114 mm Ø (4½"), la succión se realizó por medio del cebador, descargando agua con el monitor de la unidad hacia la vía pública.

El resultado de la prueba se puede ver en la Tabla N° 5:

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

Tabla N° 5

Prueba de succión directa al tanque.

BOCA	PRES. DINÁMICA	CAUDAL	PRESIÓN EN BASE
51 mm (2 ")	3,52 kg/cm² (50 psi)	53,23 lps (844 gpm)	7,03 kg/cm² (100 psi)

- **Resultado de la prueba: Satisfactoria**

3.2.4 Prueba Nº 4. Prueba de inyección.

En esta prueba se inyecta agua a la red contra incendio en la siamesa de inyección con la unidad de bomberos, con el propósito de comprobar el funcionamiento de la siamesa de inyección, determinar las presiones de inyección y descarga en los puntos más alejados de la red.

Se inyectó agua a la red con cuatro mangueras de 76 mm Ø (3") acopladas a la siamesa de inyección ubicada a contiguo al área de comidas *food court* del aeropuerto. Se acopló una boquilla de 38 mm (1½") a la salida de 63 mm (2½") del hidrante contiguo a la rampa remota Nº 2 del aeropuerto y se descargó agua hacía una zona de tránsito. Los resultados de la prueba se pueden observar en la Tabla N° 6:

Tabla N° 6

Resultados de la pruebas de inyección

BOCA	PRES. DINÁMICA	CAUDAL	PRESIÓN EN BASE
38 mm (1 1/2 ")	5,06 kg/cm² (72 psi)	35,93 lps (570 gpm)	7,03 kg/cm² (100 psi)
	5,62 kg/cm² (80 psi)	37,87 lps (600 gpm)	8,79 kg/cm² (125 psi)
	7,03 kg/cm² (100 psi)	42,35 lps (671 gpm)	10,55 kg/cm² (150 psi)

- **Resultado de la prueba: Satisfactoria**

3.2.5 Prueba Nº 5. Prueba de arranque de la bomba contra incendio.

En esta prueba se verifica la operación de los diferentes medios de arranque del motor de la bomba contra incendio. Se activan los dispositivos de encendido manual en el panel de control de la bomba contra incendio y el arranque de emergencia.

Los resultados de la prueba se pueden observar en la Tabla N° 7:

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

Tabla N° 7

Prueba arranque del motor de la bomba contra incendio

Forma de arranque	Respuesta fuente energía	
	Batería 1	Batería 2
Manual panel bomba	Si	Si
Manual panel motor	Si	Si
Manual motor (cuchillas)	Si	Si
Automático	Si	

- Resultado de la prueba: **Satisfactoria**

3.2.6 Prueba N° 6. Flujo en los controladores del sistema de diluvio (*riser)* de las rampas de abordaje.

En esta prueba se verifica que las redes de boquillas cuenten con agua y que el flujo circule en las tuberías de prueba y drenaje. Se realizaron las pruebas de los *riser* que cubren el acceso a las rampas de abordaje. La prueba consistió en abrir la válvula de prueba del *riser* y verificar la circulación de agua y el arranque de la bomba contra incendio.

Las fachadas de la terminal que colindan con las zonas de abordaje de los aviones son de vidrios temperados y están protegidas por un sistema de diluvio que puede ser activado por detectores de llama o por medios manuales utilizando una estación manual desde el riser o accionando un botón del panel de control del sistema de detección y alarma de incendio.

Los riser cuentan con sensores de presión.

Los resultados de la prueba se pueden observar en la Tabla N° 8:

Tabla N° 8

Accesorio	Ubicación	Flujo agua	Arranque bomba
Riser	Sector Nº 8	Si	Si
Riser	Sector Nº 7	Si	Si
Riser	Sector E	Si	Si
Riser	Sector D	Si	Si
Riser	Zona Nº 1 Bloque A	Si	Si
Riser	Zona Nº 2 Bloque A	Si	Si

- Resultado de la prueba: **Satisfactoria**

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

3.3 Observaciones sistema fijo contra incendio.

3.5.1 Se desconoce el ajuste de los reguladores de presión de las válvulas de 38 mm (2½") de los gabinetes de mangueras del aeropuerto.

3.6 Disposiciones sistema fijo contra incendio

3.6.1 Se deberán revisar el ajuste de los reguladores de presión de las válvulas de 38 mm (1½") de los gabinetes de mangueras y ajustarse de forma que queden abiertos a su máxima apertura, de acuerdo a la escala de graduación del regulador.

IV. Conclusión

4.1 El nuevo sistema de bombeo contra incendio del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría obtuvo resultados satisfactorios en las pruebas realizadas, por lo que su uso y operación son confiables en caso de incendio.

Se queda a las órdenes para consultas relacionadas con el informe de las pruebas del sistema fijo de protección contra incendio de la Planta Hidroeléctrica Angostura al teléfono (506) 2547-3710, fax (506) 2547-3789, o en nuestras oficinas ubicadas en el Edificio Central del Cuerpo de Bomberos, avenida 3, calle 18, San José, contiguo a la parada de buses del Mercado La Coca Cola.

Correo electrónico de los peritos a cargo de la inspección:

- ucornejo@bomberos.go.cr
- cgutierrezm@bomberos.go.cr

Atentamente,

_____	_____
Ing. Carina Gutiérrez Mora	**Ulises Cornejo Quintana, CEPI NFPA**

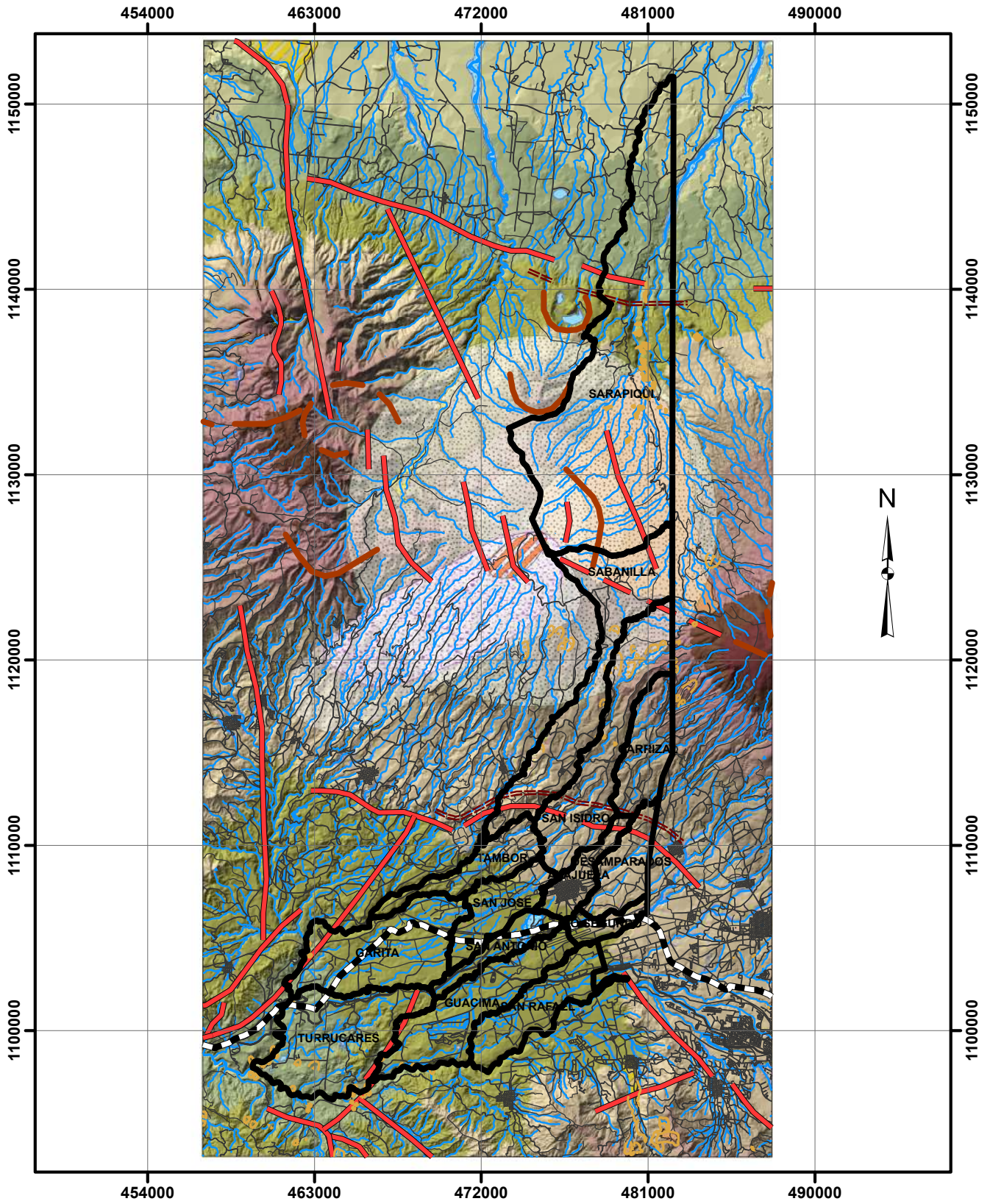
Peritos en Prevención e Investigación de Incendios

Teléfono: 2547-37-00. Fax: 2547-37-59 Correo electrónico ingenieria@bomberos.go.cr
www.bomberos.go.cr

Ficha de activación para emergencias en la terminal

Función	Funcionario	Código radial	Teléfono
Líder de brigada	Supervisor de operaciones	Sierra Tango Oscar Sierra	8819-3578 8374-6740
Coordinador de evacuación: Salas de abordaje/Lobby	Oscar 6	Oscar 6	8703-7660
Coordinador de evacuación: Rampa	Oscar 4	Oscar 4	2440-8257
Coordinador de seguridad	Jefa de Carga	Charlie 1	8862-8803
Comandante de la emergencia (eventos sin PMM)	Gerente de Operaciones	Oscar 2	8835-4686
Oficial de información pública	Consultor CCK Aeris	N/A	Josue Vargas (Consultor CCK): 7016-1091 Ronny Gudiño (Consultor CCK): 8947-4954 Angie Vega (Consultor CCK): 8737-8271 Valeria Chanto (Aeris): 6200-9502

Mapa de Amenazas y Peligros Naturales del Cantón de Alajuela



Simbología:

- Distritos alajuela crtm05
- Poliducto
- Calderas volcánicas
- Deslizamientos
- Fallas del cuaternario
- Pliegues
- Red vial
- Ríos y quebradas
- Zona máxima exposición a gases (volcán Poás)
- Afectación gases 1984 (Volcán Poás)
- Afectación gases 1994 (Volcán Poás)
- Área influencia 10 km (Volcán Poás)
- Área influencia 3 km (Volcán Poás)
- Área influencia 5 km (Volcán Poás)
- Pluma de Luvia ácida (Volcán Poás)
- Deslizamientos (Madrigal, 2014)
- Flujos de Lodo
- Lagunas
- Áreas con potencial de inundaciones

Modelo de elevación

Elevación

- 2435,556 - 2740
- 2131,111 - 2435,556
- 1826,667 - 2131,111
- 1522,222 - 1826,667
- 1217,778 - 1522,222
- 913,333 - 1217,778
- 608,889 - 913,333
- 304,444 - 608,889
- 0 - 304,444

3 1,5 0 3 6 9 12 Kilómetros

Leyenda:

Fuente: Hojas Cartográficas (Río Cuarto, Poás, Naranjo, Barva, Abra y Río Grande, **IGN**, Escala 1:50 000)
Proyección: CRTM 05

Aclaración Importante:

El presente mapa de amenazas y peligros naturales, es un producto preliminar, no exhaustivo, elaborado por la **CNE** a escala 1:50.000. Como tal, este mapa representa una aproximación al inventario de fuentes de amenazas y peligros naturales del territorio que cubre, según la información disponible a la que se le ha tenido acceso. Debido a la escala del mapa, y a la fa lta de información base, como actualización por medio de mapas geológicos y geomorfológicos detallados, el presente mapa tiene limitaciones de información particularmente para las áreas que en el mapa aparecen en "blanco". De igual manera, los elementos de amenaza indicados pueden requerir ajustes de ubicación en casa de ser trasladados a escalas menores.

En razón de lo anterior, este mapa debe de utilizarse como una orientación genera de referencia sobre el tema y en ningún momento, debe aplicarse como sustituto de mapas técnicos especializados realizados a menor escala y conforme a las metodologías establecidas para identificación y cartografiado de amenazas y peligros naturales. De igual manera, el mapa tampoco sustituye estudios técnicos locales realizados a escala detalladas para la planificación y construcción de obras. Pese a esto, dichos mapas y estudios más detallados, están en la obligación de citar el presente mapa y explicar las posibles diferencias que puedan haber entre ambos productos, a fin de garantizar la integridad del análisis realizado.

AP10 Carta de acuerdo: “Asignación de aeronaves a la rampa remota durante la atención de alertas 2, 3 y 7”

Carta de acuerdo Torre de Control, Bomberos y Aeris Holding				
Título: **Asignación de aeronaves en la plataforma remota, durante la atención de alertas 2, 3 y 7**				
Rige a partir de: **01/04/2021**	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 3	Código: 00011	Página: 1 de 3

Capítulo 1

Propósito

Establecer, el procedimiento que se realizará para asignar aeronaves en emergencia a la Plataforma Remota durante la atención de alertas 2, 3 y 7.

Capítulo 2

Alcance

Las normas y procedimientos aquí descritos se deben aplicar en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) durante la activación del Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA).

Capítulo 3

Responsabilidades

La Torre de Control por medio de los controladores de Tránsito Aéreo, serán quienes brindarán las instrucciones a las aeronaves en emergencia. El personal de Bomberos, serán quienes girarán las directrices a seguir durante la atención de la emergencia. Aeris Holding por medio del departamento de Operaciones, serán quienes efectúan la asignación de la posición de estacionamiento para la aeronave.

Capítulo 4

Mecanismos de comunicación

Las coordinaciones y comunicaciones entre la Torre de Control, Bomberos, y el personal de Operaciones Aeris, se efectuarán por medio del equipo de comunicación (radios) proveído Aeris Holding en el canal radial ya establecido, para este fin (“Emergencias”).

Capítulo 5

Procedimientos

5.1 Se acuerda entre las partes seguir el procedimiento que se describe a continuación, para realizar la asignación de aeronaves en emergencia, en las alertas 2, 3 y 7, a la Plataforma Remota.

5.2 A partir de la firma de este documento, cada vez que se presente una declaración de alerta 2, 3 y 7, se acuerda que el personal de ATC instruirá a la tripulación de la aeronave en emergencia, para que una vez que desaloje la pista, ruede por la calle de Rodaje ALFA hasta la Plataforma Remota, salvo que el personal de Bomberos indique lo contrario.

5.3 La aeronave en emergencia ingresará a la Plataforma Remota por la calle de rodaje FOXTROT, hasta que haya desalojado la calle de rodaje ALFA, y mantendrá en dicha intersección, salvo que el personal de Bomberos indique lo contrario.

5.4 Una vez que la aeronave se encuentre en el área indicada, el personal de Bomberos realizará la inspección de rigor.

5.5 Operaciones coordinará con Policía Aeroportuaria para realizar un perímetro de seguridad, alrededor de la aeronave. Dicho perímetro será inicialmente de 100 metros considerados desde los extremos del fuselaje, pero quedará a discreción del personal de Bomberos, si aumenta o disminuye dicho perímetro.

5.6 Si no hay ningún riesgo, Bomberos dará el visto bueno para que la aeronave sea ubicada en una posición de estacionamiento en la Plataforma Remota, previa coordinación con Operaciones del Gestor, quien asignará la posición de estacionamiento de la aeronave. De manera prioritaria la posición a utilizar será C-8, sin embargo, esta posición podrá cambiarse según operación o valoración en sitio.

5.7 Si durante la inspección se detecta algún riesgo o incidente, el personal de Bomberos atenderá la situación y de ser necesario podrá declarar otro tipo de alerta.

Capítulo 6

Plan de contingencia

6.1 En caso de que, durante la emergencia, falle el sistema de radio de la Administración del Aeropuerto, el jefe del Puesto de Mando Móvil será el encargado de definir los medios de comunicación alternativos que se utilizarán:

- Sistema alternativo 1: Sistema de radio de Bomberos instalado en la Torre de Control.
- Sistema alternativo 2: Cualquier otro sistema que disponga el jefe del Puesto de Mando Móvil.

6.2 Si por alguna eventualidad, se requiera asignar la aeronave a otra área diferente de la Plataforma Remota, será coordinada por el personal de Bomberos y el personal de Operaciones Aeris y se informará a Torre de control para la respectiva coordinación.

Capítulo 7

Disposiciones finales

7.1 Todo el proceso indicado en esta carta aplicará para cualquier asignación de aeronave en emergencia a la Plataforma Remota, durante la atención de las alertas 2, 3 y 7.

Capítulo 8

Cambios o enmiendas

8.1 Cualquier cambio a los procedimientos que vayan a afectar esta carta de acuerdo solo podrá hacerse previa coordinación entre la DGAC, Bomberos, Policía Aeroportuaria y Aeris.

Fernando Naranjo Elizondo	Juan F. Gonzalez Belliard
Jefe de Navegación Aérea **Dirección General de Aviación Civil**	**Director de Operaciones y Seguridad** **Aeris Holding Costa Rica**
Gabriel Delgado Ramirez	
Jefe de estación **Bomberos AIJS**	

AP11 Planes de contingencia

a. Abandono de la cabina de Torre de Control

TORRE DEL COCO

Contingencia para abandono Cabina Torre de Control

1. Objetivo

Establecer el procedimiento a implementar en caso de presentarse una situacion que amerite el abandono de laTorre de Control (cabina interna)
Aplica cuando por la naturaleza de la situacion, el personal puede dirigirse al Balcon y desde ahí continuar dando el Servicio de Control de Transito Aereo.

2. Participantes

La atención de esta situación, estará bajo el Control del Supervisor de Turno o Encargado del Mismo y se involucra.

a. Centro de Control
b. Operaciones de Aeris (OPS)
c. FIC
d. Torre de Pavas
e. COSESNA

3. Cadena de comunicación

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente.

El Supervisor indicara al personal en Turno para que se alerte a las aeronaves en frecuencia de la aplicación de un plan de contingencia y de la utilización de radios portátiles para abandonar la cabina.

Se notificara al Centro de Control de la medida y se dará la indicación para el uso del Radio para dicho fin.

Se informara a Aeris Operaciones de la medida y se indicara las razones que mediaron para dicha decisión

Se informara a la Jefatura de esta Torre de Control y de Navegación Aérea sobre la situación

4. Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para el abandono y la continuidad del Servicio:

a. Radios de comunicación para frecuencia 118.6 y 121.9.
b. Radio Portátil comunicación con Centro de Control
c. Radio Portátil comunicación con Aeris Operaciones
d. Teléfonos Celulares Particulares (a consideracion del Supervisor

5. Procedimientos y responsabilidades

5.1 El Supervisor de Turno o Encargado del mismo sera responsable de dar las indicaciones al personal sobre la entrada del plan de contingencia y de la asignaciones de las tareas a efectuar para cada unos de los mienbros del equipo de trabajo durante el desarrollo de la medida.

5.2 El Supervisor de Turno o Encargado del mismo informara al Centro de Control sobre la situacion y dara indicaciones para el uso del Radio de comunicación para dicho fin. Solicitara la coolaboracion al Centro de Control para que informe al FIC,Pavas y COSESNA sobre las medidas tomadas y asi establecer los mecanismos de comunicacion durante el periodo de la contingencia.

5.3 El Supervisor de Turno o Encargado del mismo informara a AERIS operaciones sobre la situacion que obliga a tomar dicha decisión.

5.4 El Supervisor de Turno o Encargado del mismo informara al Encargado de esta Torre de Control sobre la medida tomada.

5.5 A partir del inicio de la contingencia toda coordinación se hará únicamente entre los encargados o supervisores del turno del Centro de Control Radar y la Torre de Control.

5.6 Durante la contingencia y solo en caso de que la seguridad de las Operaciones se vea en riesgo. Ejemplo reporte de FOD por parte de Tripulaciones o personas desde Tierra. No se autorizara reviones de Pista.

5.7 El Supervisor de Turno o Encargado del mismo en caso de determinar que la Cobertura de la frecuancia no se ajusta a la d la juridiccion establecida en carta de Acuerdo, establecera con el Supervisor de Radar, la distancia a la que se realizaran las transferencias durante la Contingencia.

6. Disposiciones finales

Cuando el Supervisor de Turno o Encargado del mismo considera que las condiciones internas de la cabina son adecuadas para la normalizacion del servicio, procedera a informar a los involucrados sobre dicha normalizacion o en su efecto si las condisiones internas de la cabina o externas no son las apropiadas para la prestacion del servicio, coordinara con el Centro de Control y con Operaciones de Aeris para el Abandono de las Instalaciones y la Suspensión del Servicio de ATC.

7. Cambios o enmiendas

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

b. Inspección de instalaciones e infraestructura aeroportuarias posterior a que haya ocurrido un sismo, y no haya activado el Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA)

Título: **Plan de contingencia: Inspección de instalaciones e infraestructura aeroportuarias posterior a que haya ocurrido un sismo, y no haya activado el Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA)**				
Rige a partir de: 30/07/2018	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 2	Código: PC-006	Página: 1 de 6

Objetivo

Establecer el procedimiento a implementar, para la inspección de las instalaciones e infraestructura aeroportuarias, posterior a que haya ocurrido un sismo, y no se haya activado el Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA).

1. Alcance

Aplica cuando ocurra un sismo, donde la magnitud del mismo haga suponer, que podrían haber ocurrido daños en las instalaciones o infraestructura aeroportuaria, y no se haya activado el PEA.

2. Participantes

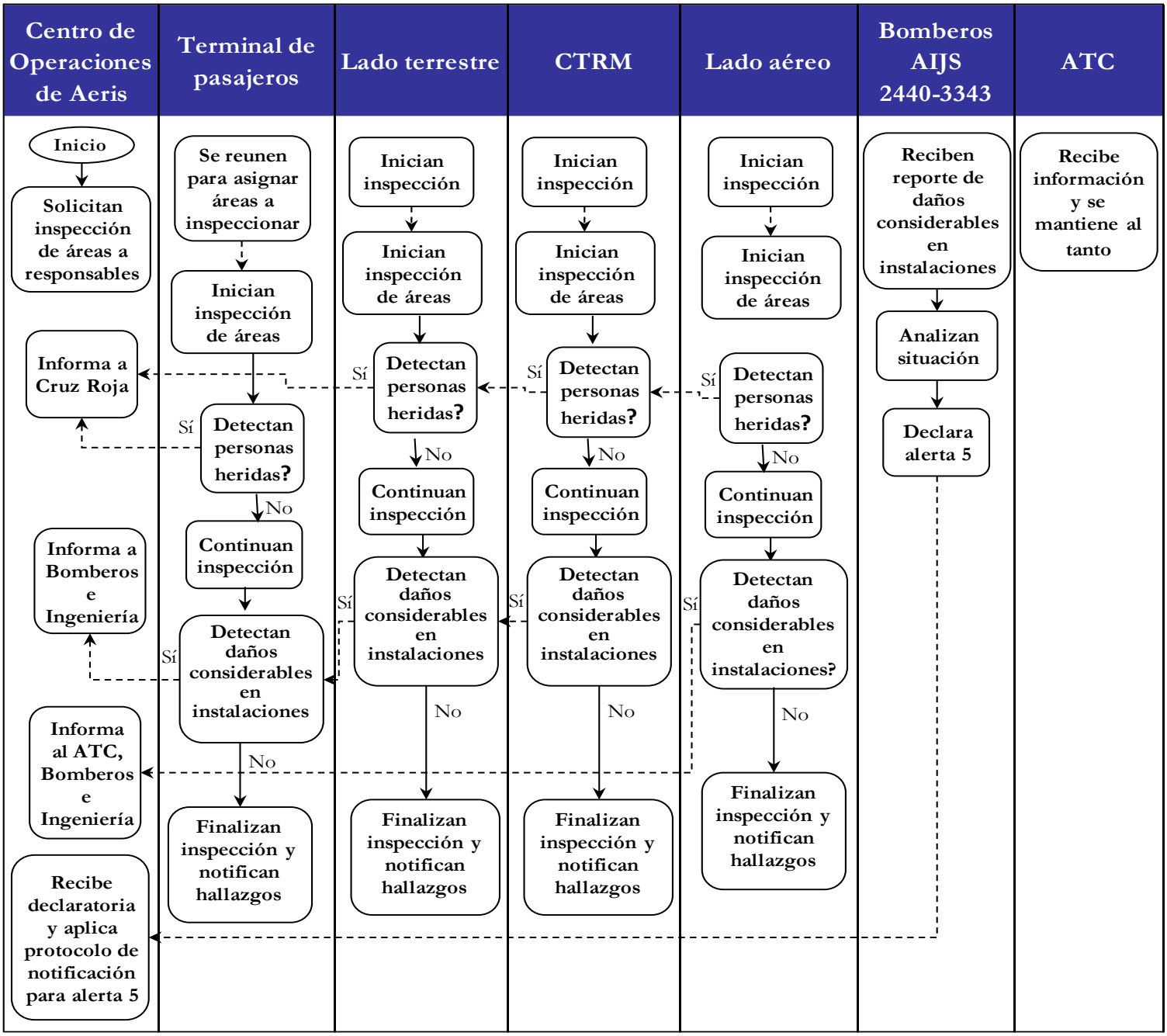
La atención de esta situación, estará bajo el mando de Operaciones de Aeris, con la colaboración de las siguientes entidades involucradas.

a. Bomberos del AIJS (SEI)
b. Seguridad complementaria
c. Torre de Control (ATC)
d. Policía Aeroportuaria (DP)
e. Cruz Roja Aeropuerto (CR)
f. Aeris

1. Operaciones
2. Mantenimiento
3. Parqueos
4. Carga
5. Ingeniería de Aeris

3. *Cadena de comunicación*

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente:



4. Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para la atención de la situación:

a. Radios de comunicación de Aeris.
b. Personal Cruz Roja Aeropuerto (CR)
c. Personal y vehículos de Aeris
d. Personal de Policía Aeroportuaria (DP)
e. Personal de la seguridad complementaria (K-9)

5. Procedimientos y responsabilidades

6.1 Cuando ocurra un sismo, donde la magnitud del mismo haga suponer, que podrían haber ocurrido daños en las instalaciones e infraestructura aeroportuaria, el Centro de Operaciones de Aeris notificará a los responsables de las áreas, la necesidad de realizar la respectiva inspección.

6.2 El personal de Mantenimiento de Aeris, será el responsable directo de la inspección de cuartos eléctricos, subestaciones y demás equipos ubicados en todo el aeropuerto.

6.3 Terminal de pasajeros

a. El personal de DP, CR, Operaciones y Mantenimiento de Aeris, se desplazarán a la oficina de Comunicaciones de DP, una vez ahí se establecerán las áreas de la terminal que le corresponderán a cada entidad inspeccionar. El responsable del área, es el supervisor de Terminal de Aeris en turno.
b. Al realizar la inspección de las instalaciones, el personal corroborará la presencia de personas que requieran atención médica y cualquier daño en las mismas.

1. En caso de detectar personas que requieran, asistencia médica lo notificaran al responsable del área, para que este coordine el envío de la asistencia requerida.
2. Si se detectan daños en la infraestructura, lo notificarán al responsable del área. Bajo este esquema, si el responsable del área, considera que daño detectado representa un riesgo, procederá a coordinar el aislamiento del área, y la inspección pertinente con el departamento de Ingeniería.

3. Si los daños detectados en las instalaciones son considerables o la cantidad de personas que requieren atención medica, es muy grande; el personal de Bomberos en conjunto con el responsable del área podrá declarar la alerta 5.
4. Fin del presente plan

6.4 Lado aéreo

a. El personal de Operaciones de Aeris, coordinará para realizar la inspección de todo el lado aéreo (pista, calles de rodaje, plataformas, sótano, etc). El responsable del área, es el supervisor de Operaciones de Aeris en turno. En el caso de la inspección del perímetro interno le corresponde a personal de la seguridad complementaria realizar dicha revisión.
b. Al realizar la inspección de las diferentes áreas, el personal corroborará la presencia de personas que requieran atención médica y cualquier daño en las mismas.

1. En caso de detectar personas que requieran, asistencia médica lo notificaran al responsable del área, para que este coordine el envío de la asistencia requerida.
2. Si se detectan daños en la infraestructura, lo notificarán al responsable del área, en el caso de daños en la pista, calles de rodaje o plataformas, deberán de notificar al ATC y tramitar el respectivo Notam, además de proceder a coordinar el aislamiento del área, y la inspección pertinente con el departamento de Ingeniería.
3. Si los daños detectados en las instalaciones son considerables o la cantidad de personas que requieren atención medica, es muy grande; el personal de Bomberos en conjunto con el responsable del área podrá declarar la alerta 5.

c. Fin del presente plan

6.5 Lado terrestre

a. El personal de Parqueos, realizarán las inspecciones de todos los parqueos administrados por Aeris, donde haya personal disponible para ello; en los parqueos que por horarios no haya personal, en las vías públicas y el perímetro externo, le corresponderá al personal de la seguridad complementaria, realizar la inspección. El responsable del área, es el personal de Parqueos de Aeris en turno.

b. Al realizar la inspección de las áreas e instalaciones, el personal corroborará la presencia de personas que requieran atención médica y cualquier daño en las mismas.

1. En caso de detectar personas que requieran, asistencia médica lo notificaran al responsable del área, para que este coordine el envío de la asistencia requerida.
2. Si se detectan daños en el área o infraestructura, lo notificarán al responsable del área. Bajo este esquema, si el responsable del área, considera que daño detectado representa un riesgo, procederá a coordinar el aislamiento del área, y la inspección pertinente con el departamento de Ingeniería.
3. Si los daños detectados en las instalaciones son considerables o la cantidad de personas que requieren atención medica, es muy grande; el personal de Bomberos en conjunto con el responsable del área podrá declarar la alerta 5.

c. Fin del presente plan

6.6 CTRM

a. El personal de Carga, realizará la inspección de toda el área del CTRM, tanto a lo interno como a lo externo. El responsable del área, es el personal de Carga de Aeris en turno.
b. Al realizar la inspección de las diferentes áreas, el personal corroborará la presencia de personas que requieran atención médica y cualquier daño en las mismas.

1. En caso de detectar personas que requieran, asistencia médica lo notificaran al responsable del área, para que este coordine el envío de la asistencia requerida.
2. Si se detectan daños en el área o infraestructura, lo notificarán al responsable del área. Bajo este esquema, si el responsable del área, considera que daño detectado representa un riesgo, procederá a coordinar el aislamiento del área, y la inspección pertinente con el departamento de Ingeniería.
3. Si los daños detectados en las instalaciones son considerables o la cantidad de personas que requieren atención medica, es muy grande; el personal de Bomberos en conjunto con el responsable del área podrá declarar la alerta 5.

c. Fin del presente plan

6. *Disposiciones finales*

Si Bomberos del AIJS considera necesario, puede activar el PEA en cualquier momento del desarrollo del evento, dejando sin efecto el presente plan.

7. *Cambios o enmiendas*

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

c. Atención a aeronaves inutilizadas, sin activación del Plan de Emergencias del AIJS

Título: **Plan de contingencia: Atención a aeronaves inutilizadas, sin activación del Plan de Emergencias del AIJS**				
Rige a partir de: 30/07/2018	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 2	Código: PC-001	Página: 1 de 5

1. *Objetivo*

Establecer el procedimiento a implementar en caso de presentarse una situación, donde una aeronave quede inutilizada en el área de maniobras del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), y cuyas coordinaciones para su respectiva remoción, no requieran la activación del Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA).

2. *Alcance*

Aplica para cualquier aeronave, que por alguna eventualidad quede inutilizada, en el área de maniobras del AIJS, y cuyas coordinaciones para su respectiva remoción, no requieran la activación del PEA.

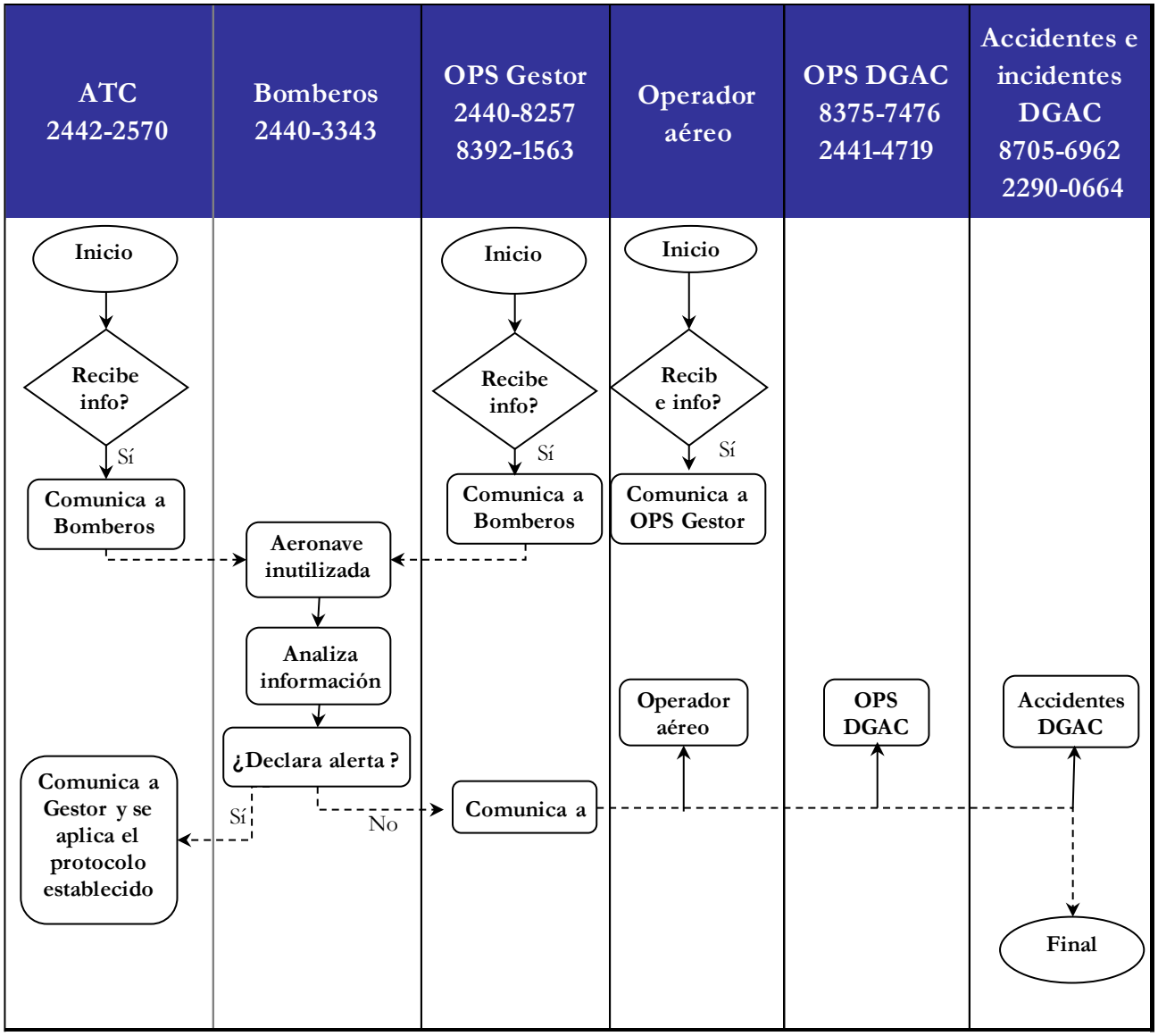
3. *Participantes*

La atención de esta situación, estará bajo el mando de Operaciones de Aeris, con la colaboración de las siguientes entidades involucradas.

a. Torre de Control, si aplicase (ATC).
b. Bomberos (SEI)
c. Operaciones de Aeris (OPS)
d. Operador Aéreo (OP)
e. Operaciones de la DGAC (OPS DGAC)
f. Accidentes e Incidentes de la DGAC

4. *Cadena de comunicación*

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente.



5. Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para la atención de la situación:

a. Radios de comunicación de Aeris, en la frecuencia de ATC.
b. Personal y equipos de SEI
c. Personal y vehículos de OPS Aeris
d. Personal y equipos del operador aéreo

6. Procedimientos y responsabilidades

6.1 Cuando se detecta una aeronave inutilizada (entiéndase que ésta no puede movilizarse por sus propios medios), basado en la información provista por piloto o verificada visualmente por el ATC (por ejemplo una llanta desinflada o que la aeronave no puede desplazarse por sus propios medios).

6.2 Si es el Operador Aéreo quien recibe la información deberá de notificar a OPS de Aeris

6.3 Si es OPS de Aeris, quien recibe la información debe de notificar a Bomberos y ATC

6.4 Si es ATC quien recibe la información debe consultar a la tripulación: situación presentada, intenciones, y que tipo de asistencia necesita.

6.5 De acuerdo a esa información, el ATC debe notificar a SEI y OPS de Aeris sobre la situación y ubicación de la aeronave, para que el SEI determina las acciones a seguir.

6.6 El SEI debe de valorar, si declara alerta o si, sólo envía una unidad al sitio, para valorar la escena.

6.7 Si SEI declara alerta:

a. El ATC informa a OPS Aeris
b. OPS inicia cadena de notificación
c. El SEI asume el mando de la situación
d. Se aplica el protocolo establecido para la alerta que declare SEI.
e. Fin del presente plan

6.8 Si SEI no declara Alerta:

a. El evento se atenderá como una contingencia.

b. En todas las comunicaciones se debe de dejar claro, que no hay declaratoria de ningún tipo de alerta.
c. Todo ingreso al área de maniobras, debe de ser coordinado con el ATC, en el canal de ésta, salvo que se tramite un Notam de Cierre de pista 07/25 y la calle de rodaje Alfa. El ATC será responsable de autorizar el ingreso al área de maniobras, pero el mando de la situación en el sitio, será asumido por parte de OPS de Aeris.
d. El ATC informa a OPS Aeris
e. El SEI envía unidad al lugar del incidente para valorar en detalle la situación, y determinar si aún con la situación presentada, requiere declarar una alerta o en su defecto, para dar soporte preventivo mientras se coordina la movilización y traslado de la aeronave.
f. OPS de Aeris se desplaza al lugar a valorar la escena y coordinar los recursos necesarios para el traslado de los ocupantes de la aeronave y la remoción de ésta.
g. OPS Aeris notificará a DGAC OPS y Accidentes e Incidentes
h. OPS de Aeris debe de notificar al operador aéreo y coordinar con éste, la remoción expedita de la aeronave.
i. Si la aeronave quedo en cualquier parte de la pista, OPS de Aeris coordinará la publicación de un Notam de cierre pista 07/25 y calle de rodaje Alfa. En el caso de que la aeronave haya quedado, sobre la calle de rodaje Alfa, se coordinará el Notam, para cerrar el área impactada. El período del Notam, será de acuerdo al tiempo estimado, que se considere necesario para movilizar la aeronave y reiniciar las operaciones en el Aeropuerto.
j. OPS de Aeris, será el responsable de la inspección de la pista o calles de rodaje que se hayan visto impactadas, por el incidente con la aeronave con el fin de confirmar su operatividad.
k. OPS de Aeris, será el responsable de realizar el levantamiento de los indicios que hayan sido originados por la aeronave, al momento del incidente, salvo que haya personal de DGAC Accidentes e Incidentes en la escena. En el caso que OPS de Aeris sea quien realice el levantamiento de indicios con previa coordinación con DGAC Accidentes e Incidentes debe tomarse fotografías detalladas y panorámicas donde se ubican los indicios,

considerando un punto de referencia de la ubicación y utilizar algún objeto (ejemplo radio portátil) para conocer el tamaño.

l. OPS Aeris, será el responsable de dar el visto bueno para el movimiento de la aeronave, en caso de que no esté presente el personal de DGAC Accidentes e Incidentes y la aeronave no haya sufrido daños estructurales, de lo contrario, se debe esperar la autorización por parte de DGAC Accidentes e Incidentes.

m. OPS de Aeris, realizara la entrega del área donde se ubicaba la aeronave al ATC, una vez que se hayan retirados todos los equipos del área y se haya finalizado la respectiva inspecciona del área.

n. Fin del presente plan

7. *Disposiciones finales*

a. El personal de OPS DGAC, dará soporte al personal de OPS de Aeris, que éste necesite para la atención del evento.

b. Si el personal de SEI considera necesario, puede activar el PEA en cualquier momento del desarrollo del evento, dejando sin efecto el presente plan.

c. Se debe cumplir los procedimientos indicados en las cartas de acuerdo.

8. *Cambios o enmiendas*

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

d. Atención de derrames de hidrocarburos en el AIJS

Título: **Plan de contingencia: Atención de derrames de hidrocarburos en el AIJS**				
Rige a partir de: 30/07/2018	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 2	Código: PC-002	Página: 1 de 5

1. *Objetivo*

Establecer el procedimiento a implementar en caso de presentarse un derrame de cualquier tipo de hidrocarburo, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), y cuyas coordinaciones para su control, limpieza y disposición, requiera o no de la activación del Plan de Emergencias del Aeropuerto (PEA).

2. *Alcance*

Aplica para derrame de hidrocarburos que ocurra en el AIJS, y cuyas coordinaciones para su atención, limpieza y disposición, requiera la activación o no del PEA.

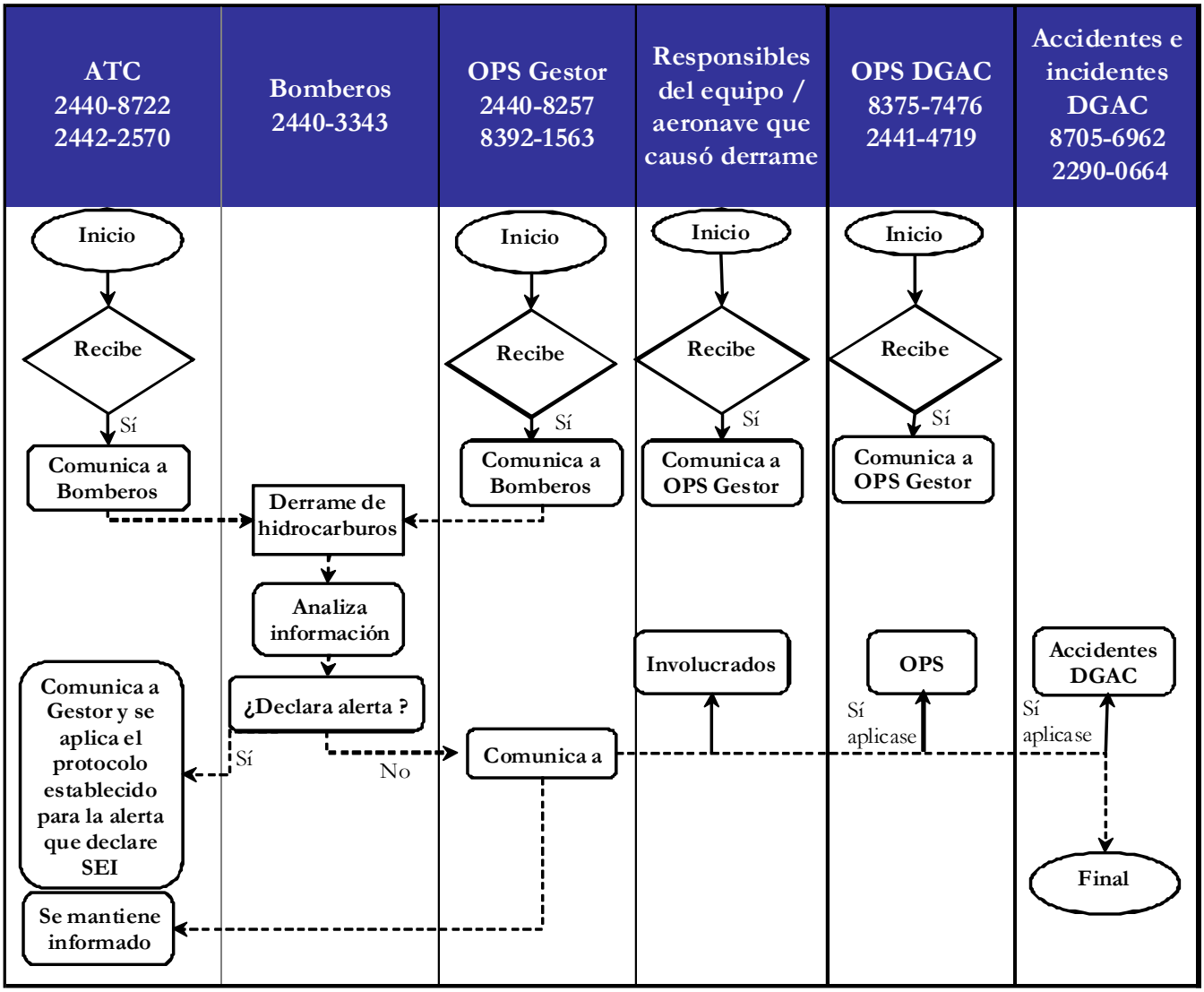
3. *Participantes*

La atención de esta situación, estará bajo del responsable del área, ya sea Bomberos, si se declara la alerta o de Operaciones de Aeris, si no hay declaración; con la colaboración de las siguientes entidades involucradas.

a. Torre de Control, si aplicase (ATC).
b. Bomberos (SEI)
c. Operaciones de Aeris (OPS)
d. Recope, si aplicase
e. Operador Aéreo, si aplicase (OP)
f. Empresa de Servicio en Tierra (GH)
g. Empresa o entidad responsable de los equipos que causó el derrame
h. Operaciones de la DGAC (OPS DGAC)
i. Accidentes e incidentes de la DGAC, si aplicase

4. *Cadena de comunicación*

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente.



5. Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para la atención de la situación:

a. Radios de comunicación de Aeris.
b. Personal y equipos de Bomberos
c. Personal, vehículos y equipo de contención de derrames de OPS Aeris
d. Personal y equipos de contención de derrames de GH, Recope y Operadores Aéreos

6. Procedimientos y responsabilidades

Se debe de considerar lo establecido, en el AIC vigente “Procedimiento para la atención de derrames de combustible/aceite en el AIJS”.

6.1 Cuando se presente un derrame de hidrocarburos (combustible o aceite) en cualquier parte del AIJS, independientemente de que el derrame se presente en una aeronave o un equipo, quien lo detecte debe informar a OPS de Aeris y Bomberos para que se active la cadena de notificación que se detalla en el punto 4 anterior. Los detalles mínimos que deberá de indicar, quien realice el reporte son:

a. Nombre y empresa para la cual trabaja
b. Situación que ocurre
c. Aeronave o equipo que presenta el derrame
d. Ubicación
e. Cuantificación del derrame (goteo, charco, afectación de área considerable, riesgo de fuego, no se ha controlado la fuga, etc)
f. Si hay personas heridas

6.2 El personal en el sitio, deberá de acatar todas las instrucciones que le indique el personal de Bomberos y/o de Operaciones de Aeris.

6.3 El personal que trabaje en la contención y/o limpieza del derrame, deberá de utilizar el equipo de protección personal necesario para estos casos.

6.4 Cuando Bomberos es notificado del evento, éstos se desplazan al sitio para valorar la situación y dependiendo de la magnitud del derrame, determina si declara o no alguna alerta.

6.5 Si el personal de Operaciones de Aeris, llega primero al sitio le informará a Bomberos el estatus de la situación. Además verifica que se esté aplicando el punto 6.8 (d)(1)(2). En caso de que algún funcionario requiera asistencia médica, coordina con el personal de Cruz Roja Aeropuerto

6.6 Si Bomberos declara alerta

a. Lo informa al ATC
b. El ATC informa a OPS de Aeris
c. OPS de Aeris inicia cadena de notificación, para la alerta que declare Bomberos
d. Bomberos asume el mando de la situación, como responsable del área
e. Se aplica el protocolo establecido para la alerta que declare Bomberos.
f. Se aplica el punto 6.8

6.7 Si Bomberos no declara alerta

a. Lo informa a OPS de Aeris
b. OPS de Aeris inicia cadena de notificación del punto 4
c. OPS de Aeris asume el mando, como responsable del área, y empieza a girar las directrices a seguir, con la asesoría de Bomberos
d. El evento se atenderá como una contingencia.
e. En todas las comunicaciones se debe de dejar claro, que no hay declaratoria de ningún tipo de alerta

6.8 Independientemente de que se declare o no la alerta:

a. Bomberos ubica las unidades en el sitio, para evitar cualquier posible ignición del hidrocarburo, si éstos así lo estiman conveniente
b. No debe de movilizar el equipo ubicado en el área del derrame (área caliente). En el caso especifico de derrames de combustible, si el derrame cayó sobre equipos o la afectación del área es considerable, ningún equipo debe de ser manipulado hasta que el responsable del área lo autorice.

c. No se debe de tomar fotografías dentro del área del derrame (área caliente), hasta que se haya realizado la limpieza de la zona impactada.
d. El GH o responsable del equipo, en conjunto con Recope[1] deberá de:

1. Iniciar la contención inmediata de la fuga, que genera el derrame
2. Aislar el área, para que no circule personal o equipos sobre el área afectada
3. Aportar el material absorbente, insumos y personal que se requiera, para atender el evento
4. Si fue un daño en un equipo, lo que causo el derrame, deberá de coordinar el respectivo retiro del área afectada.
5. Realizar la limpieza completa del área afectada

e. La inspección del área afectada, será responsabilidad del OPS de Aeris

7. Disposiciones finales

a. El personal de OPS DGAC, dará soporte al personal de OPS de Aeris, que éste necesite para la atención del evento.
b. Si el Bomberos considera necesario, puede activar el PEA en cualquier momento del desarrollo del evento, dejando sin efecto el presente plan.

8. Cambios o enmiendas

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

[1] En caso de un derrame de combustible

e. Respuesta ante alarmas de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS

Título: **Plan de contingencia: Respuesta ante alarmas de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS**				
Rige a partir de: 30/07/2018	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 3	Código: PC-005	Página: 1 de 4

1. *Objetivo*

Establecer el procedimiento a implementar en caso de presentarse una alarma de incendio en la terminal de pasajeros (Aplica en la terminal principal y doméstica) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS).

2. *Alcance*

Aplica para cualquier situación, donde haya una confirmación (reporte presencial o activación del sistema de alarma contra incendios) que hagan presumir, que hay fuego en cualquier parte de la terminal de pasajeros.

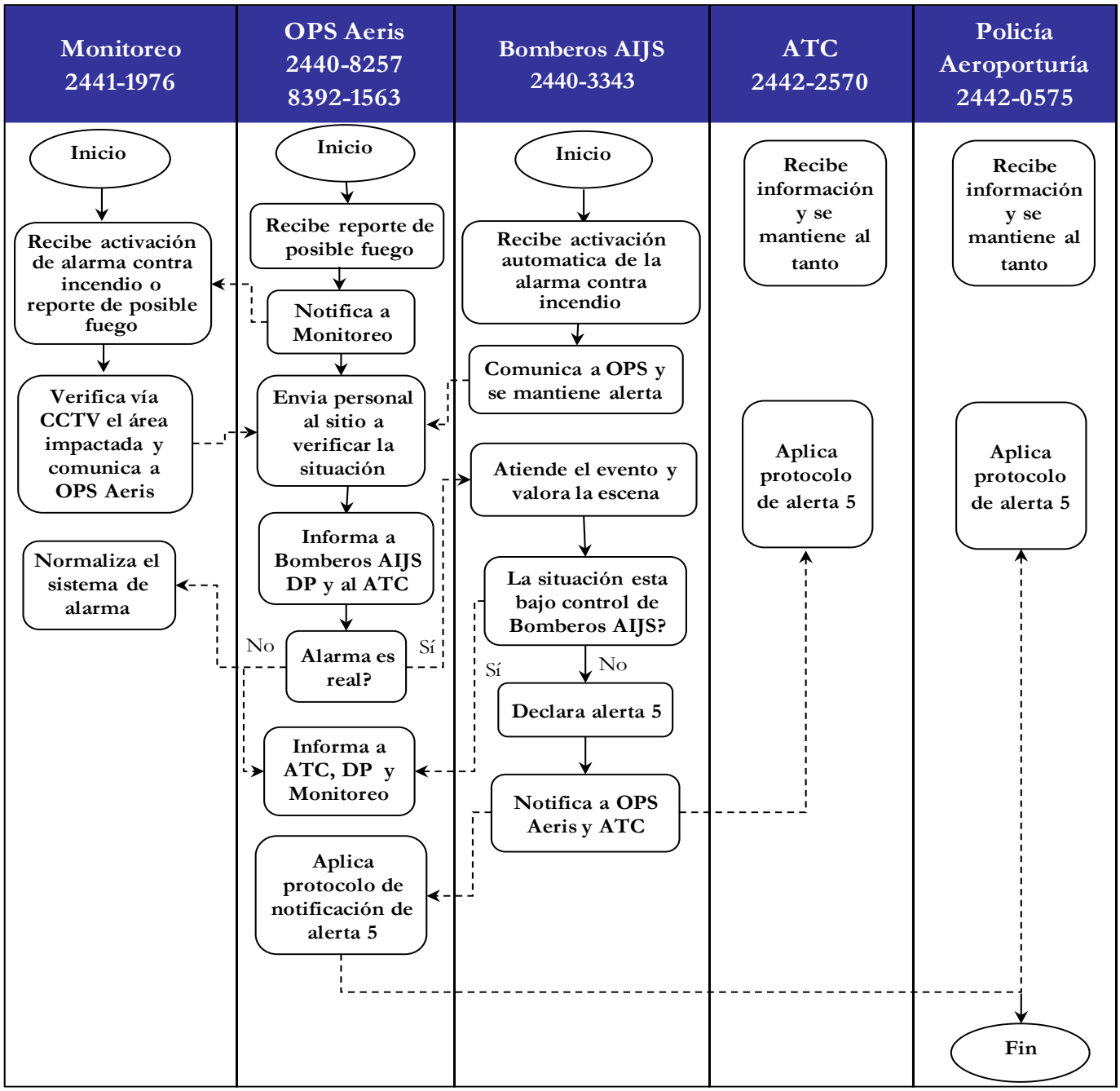
3. *Participantes*

La atención de esta situación, estará en primera instancia bajo el mando de Operaciones de Aeris, con la colaboración de las siguientes entidades involucradas.

a. Bomberos del AIJS
b. Monitoreo (Seguridad complementaria, Omega 1)
c. Torre de Control (ATC)
d. Policía Aeroportuaria (DP)

4. *Cadena de comunicación*

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente.



5. Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para la atención de la situación:

a. Radios de comunicación de Aeris.
b. Personal y equipos de Bomberos del AIJS
c. Personal y vehículos de OPS de Aeris
d. Personal de Policía Aeroportuaria (DP)

6. Procedimientos y responsabilidades

6.1 OPS de Aeris, en caso de recibir la notificación de un posible indicio de fuego en la terminal de pasajeros, lo informará a Monitoreo y enviará personal al sitio a verificar la situación.

6.2 El personal de Monitoreo (Omega 1), al recibir la llamada de un posible fuego o una activación del sistema contra incendio de la terminal de pasajeros:

a. En caso de que el reporte se genere, sea producto de la activación de la alarma contra incendios, verificará en el panel de control del sistema, la información de la ubicación del área de donde generó la señal que activó la alarma y la notificará a OPS Aeris.
b. Si recibe un reporte de un posible fuego en la terminal, verificará si el sistema contra incendios lo detectó e informará a OPS de Aeris.
c. Si el área donde se generó la activación o donde se originó el reporte, cuenta con CCTV, verificará mediante las cámaras y notificará de inmediato los resultados a OPS Aeris. Si hay confirmación de que no hay presencia de fuego, mantendrá el sistema contra incendios silenciado, de tal manera que no se activen los dispositivos sonoros que indican que hay que evacuar la terminal y que hace que las cortinas cortafuego se activen, salvo que se confirme que hay fuego.
d. Se mantendrá al tanto de la confirmación o no del evento, por parte de OPS de Aeris.

6.3 OPS de Aeris informa a Bomberos del AIJS, DP y ATC, sobre la situación para que se mantengan al tanto.

6.4 OPS de Aeris enviara personal al sitio, donde se generó la activación, para comprobar si la alarma es real o no.

6.5 Si al llegar al lugar, el personal de OPS Aeris confirma que no hay fuego:

a. Informa a Bomberos del AIJS, ATC y DP

b. Le informa a Monitoreo (Omega 1), para que éste reinicie el sistema contra incendios.

c. Fin del presente plan

6.6 Si al llegar al lugar, el personal de OPS Aeris confirma que hay fuego, OPS Aeris informa a Bomberos del AIJS, DP y Monitoreo (Omega 1).

6.7 Bomberos asume el mando de la situación

6.8 Bomberos del AIJS se desplaza con las unidades al lugar, para atender la situación y valorar la escena.

6.9 Si Bomberos del AIJS, considera que la situación está bajo control:

a. Informa a OPS Aeris

b. OPS de Aeris notificará a Monitoreo (Omega 1), para que éste reinicie el sistema contra incendios; al ATC y DP.

c. Fin del presente plan

6.10 Si Bomberos del AIJS, considera que la situación aun no está bajo control y que requiere recursos adicionales procede a declarar la alerta 5. Lo notifica a OPS de Aeris y al ATC.

6.11 OPS de Aeris inicia el protocolo de notificación de alerta 5.

6.12 Fin del presente plan.

7. Disposiciones finales

Si Bomberos del AIJS considera necesario, puede activar el PEA en cualquier momento del desarrollo del evento, dejando sin efecto el presente plan.

8. Cambios o enmiendas

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

f. Operación del sistema contra incendios de la terminal de pasajeros del AIJS, si falla el equipo que bombea agua al mismo

Título: **Plan de contingencia: Operación del sistema contra incendios de la terminal de pasajeros del AIJS, si falla el equipo que bombea agua al mismo**				
Rige a partir de: 30/07/2018	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 3	Código: PC-003	Página: 1 de 6

1. *Objetivo*

Establecer el procedimiento a implementar para continuar de manera segura, las operaciones en la terminal de pasajeros (Aplica para la terminal principal y doméstica) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), en caso de presentarse una falla en el equipo que suministra el bombeo de agua al sistema contra incendios de dicha terminal.

2. *Alcance*

Aplica para cualquier fallo en el equipo, que implique la imposibilidad de que el sistema contra incendios de manera automática pueda abastecer para su uso inmediato los equipos de supresión contra incendios, que se ubican en diferentes puntos de la terminal de pasajeros y sus alrededores, tales como:

a. Tomas de agua en gabinetes contra incendio e hidrantes.
b. Los sistemas de rociadores

3. *Participantes*

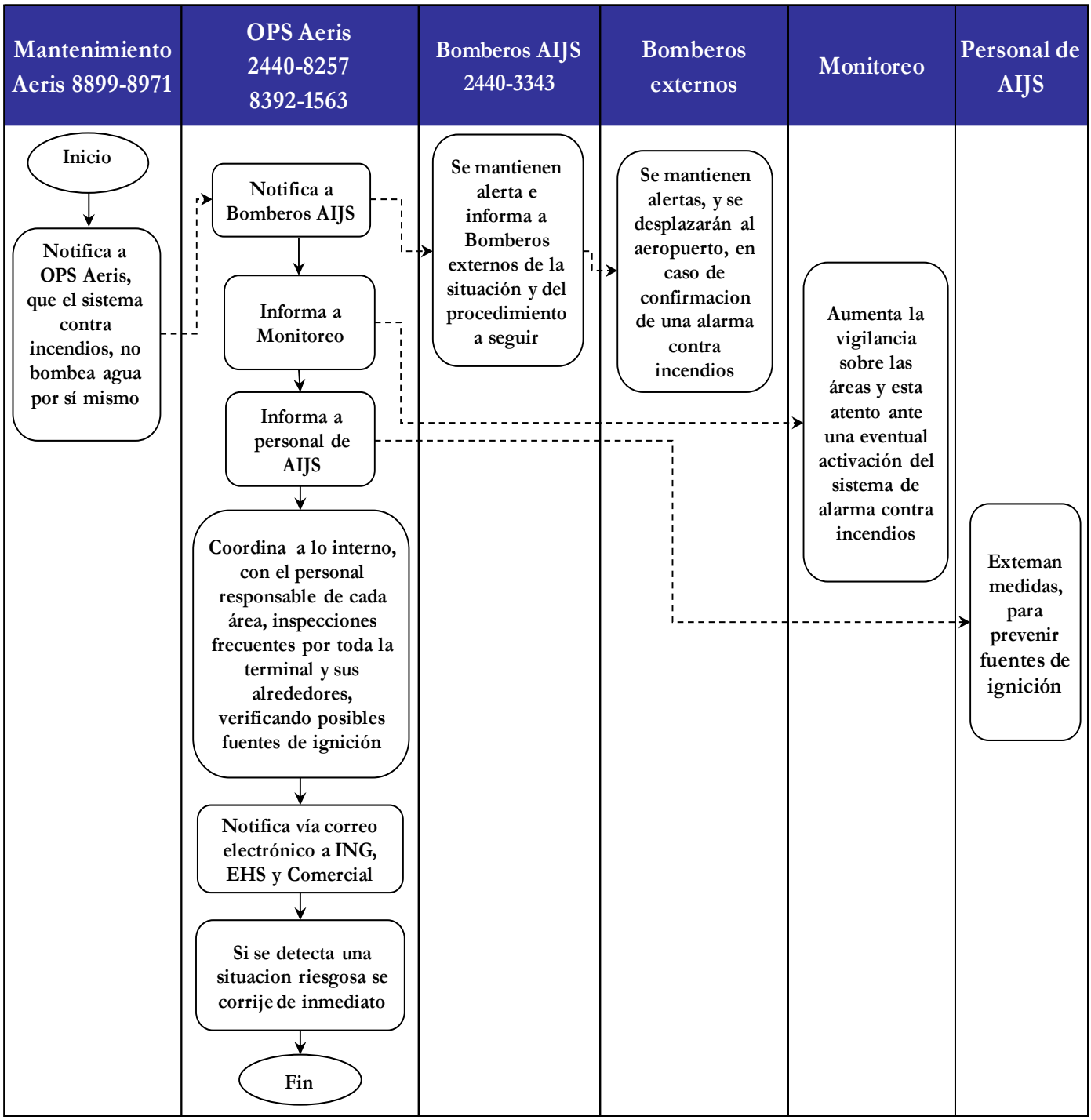
La atención de esta situación, estará bajo el mando de Operaciones de Aeris (OPS), con la colaboración de las siguientes entidades involucradas.

a. Bomberos del Aeropuerto (AIJS)
b. Bomberos externos
c. Ingeniería de Aeris (ING)
d. Comercial
e. Parqueos
f. Aseguramiento de Aeris (EHS)
g. Mantenimiento de Aeris (MTO)
h. Monitoreo (Omega 1)

i. Personal de AIJS

4. Cadena de comunicación

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente.



Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para la atención de la situación:

a. Radios de comunicación de Aeris
b. Personal y equipos de Bomberos AIJS y externos
c. Personal de Aeris (Parqueos, Comercial, Operaciones, Aseguramiento, Ingeniería y Mantenimiento)
d. Personal Monitoreo (Omega 1)
e. Personal de AIJS (toda persona que labore en el aeropuerto)

6. Procedimientos y responsabilidades

6.1 El personal de Mantenimiento detecta que hay un fallo en el equipo que bombea agua, al sistema contra incendios.

a. Informa al personal de Operaciones
b. Realiza las coordinaciones que se requieran, para solventar la situación

6.2 Al recibir el reporte, Operaciones:

a. Notifica a Bomberos del AIJS
b. Notifica a Monitoreo (Omega 1)
c. Notifica vía correo electrónico a los departamentos de Ingeniería, Aseguramiento y Comercial, para que éstos informen directamente a Contratistas y concesionarios, y les expliquen en qué consiste el problema suscitado y las consideraciones que deben de tomar, para prevenir posibles fuentes de ignición.
d. Informa a todo el personal del AIJS, mediante una Circular de Aviso Administrativo
e. Coordina con el personal operativo, para que realice recorridos cada 30 minutos por todas las áreas de la terminal de pasajeros y áreas cercanas (rampa, parqueos, niveles de llegadas y salidas), con el fin de:

1. Verificar la disponibilidad de extintores (vigencia y fácil acceso a éstos)
2. Prevenir posibles fuentes de ignición en las diferentes actividades, que se realizan en las áreas a inspeccionar.

3. Corroborar el libre acceso a los hidrantes que se ubican en las áreas. Especialmente, se debe de prestar atención al acceso, a la toma de agua que está a la altura de casa de máquinas, para que permanezca despejado.

6.3 Al recibir el reporte, Bomberos del AIJS

a. Informa a estaciones de bomberos externas, que responderían ante una ante una emergencia, en el Aeropuerto. Además, les informa el procedimiento a seguir, debido a la falla en el sistema contra incendios.
b. Se mantiene alerta

6.4 Al recibir el reporte, las estaciones de Bomberos externas al AIJS, se mantendrán alertas en caso de que deben desplazarse para atender alguna eventualidad en el aeropuerto.

6.5 Al recibir el reporte, Monitoreo (Omega 1), aumenta la vigilancia sobre las áreas mediante el CCTV y está atento ante una eventual activación del sistema de alarma contra incendios.

7. Disposiciones finales

a. Para el registro de los recorridos, se utilizará el formulario que se adjunta, en el Apéndice “a” de este plan.
b. Una vez que el fallo en el sistema haya sido solventado, el personal de Mantenimiento le informará a Operaciones, para que comunique por los involucrados de la misma manera que se realizó la cadena de notificación.

8. Cambios o enmiendas

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

9. Anexos

a. Formulario de registro de recorridos

Control de posibilidad de fuego

Área asignada: _____ Fecha: _____

Responsable del recorrido: _____ Siglas: _____

El personal debe realizar recorridos continuos que incluya cada espacio en su área asignada demostrando que ha sido revisada en intervalos de 30 minutos. El primer dato en este control debe realizarse en menos de 30 minutos una vez iniciada la jornada y cada 30 minutos después de ello. Debe usarse formato de hora militar para cada registro. Cualquier problema encontrado durante el recorrido debe ser documentado (junto con la hora del incidente y las iniciales) y reportado a Operaciones y Mantenimiento para corrección inmediata.

Hora de completado del recorrido	Siglas de quién lo efectúa	Hora de completado del recorrido	Siglas de quién lo efectúa	Hora de completado del recorrido	Siglas de quién lo efectúa	Hora de completado del recorrido	Siglas

Problemas encontrados durante el recorrido:

_____

_____

g. Respuesta ante alarmas reales de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS, si el equipo que bombea agua al mismo esta inoperativo

Título: **Plan de contingencia: Respuesta ante alarmas reales de incendio en la terminal de pasajeros del AIJS, si el equipo que bombea agua al mismo esta inoperativo**				
Rige a partir de: 30/07/2018	Expira partir de: **Indefinida**	Versión: 3	Código: PC-004	Página: 1 de 5

1. *Objetivo*

Establecer el procedimiento a implementar en caso de presentarse una alarma real de incendio en la terminal de pasajeros (Aplica en la terminal principal y doméstica) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), si el equipo que bombea agua a dicho sistema esta inoperativo.

2. *Alcance*

Aplica cuando el sistema contra incendios de la terminal de pasajeros del AIJS, presenta problemas en el equipo que bombea el agua al mismo, y ocurre una alarma real de incendio en la terminal.

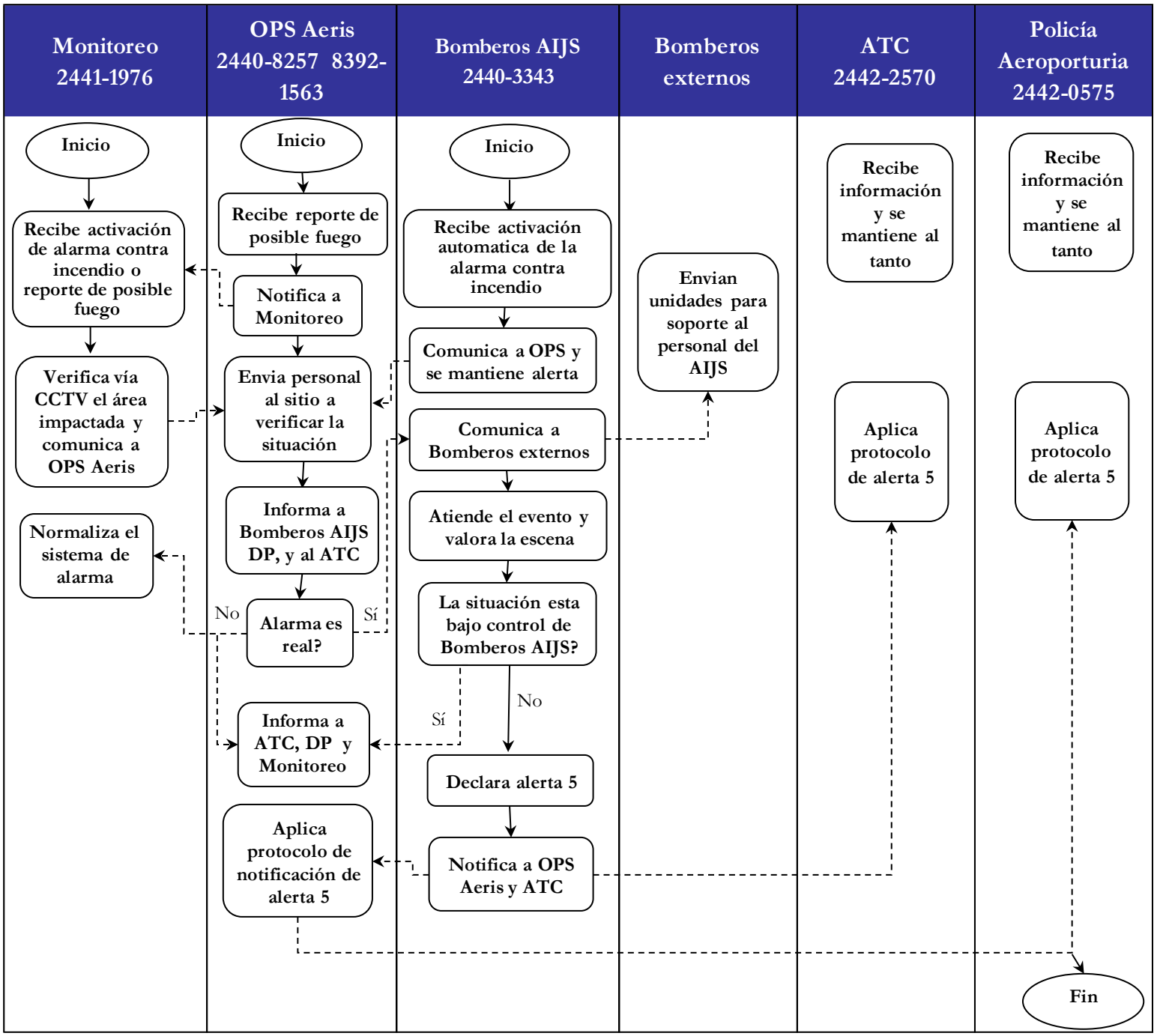
3. *Participantes*

La atención de esta situación, estará bajo el mando de Bomberos del AIJS, con la colaboración de las siguientes entidades involucradas.

a. Bomberos externos
b. Operaciones de Aeris (OPS)
c. Monitoreo (Omega 1)
d. Torre de Control (ATC)
e. Policía Aeroportuaria (DP)

4. *Cadena de comunicación*

La cadena de notificación que se empleará, para activar el presente plan será la siguiente.



5. Recursos disponibles

Los siguientes son los recursos con que se dispone para la atención de la situación:

a. Radios de comunicación de Aeris.
b. Personal y equipos de Bomberos del AIJS
c. Personal y equipos de Bomberos externos al Aeropuerto
d. Personal y vehículos de OPS de Aeris
e. Personal de Policía Aeroportuaria (DP)

6. Procedimientos y responsabilidades

6.1 OPS de Aeris, en caso de recibir la notificación de un posible indicio de fuego en la terminal de pasajeros, lo informará a Monitoreo y enviará personal al sitio a verificar la situación.

6.2 El personal de Monitoreo (Omega 1), al recibir la llamada de un posible fuego o una activación del sistema contra incendio de la terminal de pasajeros:

a. En caso de que el reporte se genere, sea producto de la activación de la alarma contra incendios, verificará en el panel de control del sistema, la información de la ubicación del área de donde generó la señal que activó la alarma y la notificará a OPS Aeris.
b. Si recibe un reporte de un posible fuego en la terminal, verificará si el sistema contra incendios lo detectó e informará a OPS de Aeris.
c. Si el área donde se generó la activación o donde se originó el reporte, cuenta con CCTV, verificará mediante las cámaras y notificará de inmediato los resultados a OPS Aeris. Si hay confirmación de que no hay presencia de fuego, mantendrá el sistema contra incendios silenciado, de tal manera que no se activen los dispositivos sonoros que indican que hay que evacuar la terminal y que hace que las cortinas cortafuego se activen, salvo que se confirme que hay fuego.
d. Se mantendrá al tanto de la confirmación o no del evento, por parte de OPS de Aeris.

6.3 OPS de Aeris informa a Bomberos del AIJS, DP y ATC, sobre la situación para que se mantengan al tanto.

6.4 OPS de Aeris enviara personal al sitio, donde se generó la activación, para comprobar si la alarma es real o no.

6.5 Si al llegar al lugar, el personal de OPS Aeris confirma que no hay fuego:

a. Informa a Bomberos del AIJS, ATC y DP.

b. Le informa a Monitoreo (Omega 1), para que éste reinicie el sistema contra incendios.

c. Fin del presente plan

6.6 Si al llegar al lugar, el personal de OPS Aeris confirma que hay fuego, OPS Aeris informa a Bomberos del AIJS, Monitoreo (Omega 1) y DP.

6.7 Bomberos asume el mando de la situación

6.8 Bomberos del AIJS notifica a estaciones externas, que darán soporte durante la situación, para que se desplacen al aeropuerto.

6.9 Bomberos del AIJS se desplaza con las unidades al lugar, para atender inicialmente la situación y valorar la escena.

6.10 A la llegada de la primera unidad de bomberos externos, ésta se conectará desde la toma de agua de casa de máquinas con una unidad estructural, para que ésta bombee agua del tanque que se ubica en el lugar, y la inyecte a la tubería contra incendios del AIJS, cuyo acceso está al costado sureste de llegadas internacionales, contiguo al paso peatonal bajo el puente Alfa.

6.11 Si Bomberos del AIJS, considera que la situación está bajo control:

a. Informa a OPS Aeris y a ATC

b. OPS de Aeris notificará a Monitoreo (Omega 1), para que éste reinicie el sistema contra incendios

c. Cancela los recursos de bomberos que vengan en camino hacia el aeropuerto o solicita la movilización a sus estaciones de las unidades que hayan arribado al AIJS

d. Fin del presente plan

6.12 Si Bomberos del AIJS, considera que la situación aun no está bajo control y que requiere recursos adicionales procede a declarar la alerta 5. Lo notifica a OPS de Aeris y al ATC.

6.13 OPS de Aeris inicia el protocolo de notificación de alerta 5.

6.14 Fin del presente plan.

7. *Disposiciones finales*

Si el Bomberos AIJS considera necesario, puede activar el PEA en cualquier momento del desarrollo del evento, dejando sin efecto el presente plan.

8. *Cambios o enmiendas*

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

h. Respuesta ante un evento vulcanológico donde se pronostique o haya presencia de ceniza volcánica en AIJS y/o sus alrededores

1. *Objetivo*

Establecer el procedimiento a implementar ante un evento vulcanológico, en donde se pronostique o haya afectación debido a ceniza volcánica en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) y/o sus alrededores, que pueda afectar la operación de éste.

2. *Alcance*

Aplica cuando ocurra un evento vulcanológico, en donde se pronostique o haya afectación debido a la presencia de ceniza volcánica, ya sea en el AIJS o en las zonas de aproximación y despegue del aeropuerto, que pueda afectar la operación de éste. Para la atención de este evento, se han considerado 4 fases del evento.

a. Fase previa a la erupción (si aplicase): empieza cuando se anticipa una erupción volcánica.
b. Fase de inicio de la erupción: comienza al momento de iniciarse una erupción volcánica, con la eyección de cenizas volcánicas a la atmósfera.
c. Fase de erupción en progreso: inicia al momento de emitirse el primer Aviso de cenizas volcánicas, con información sobre la extensión y movimiento de la nube de cenizas volcánicas, luego de finalizar las respuestas reactivas previas. En esta fase, se detecta la presencia de ceniza en el AIJS.
d. Fase de recuperación: inicia con la emisión del primer Aviso de cenizas volcánicas, conteniendo un enunciado que diga “no se espera cenizas volcánicas”, lo cual normalmente ocurre cuando se determina que no se prevé la ocurrencia de cenizas volcánicas en la atmósfera y la actividad volcánica ha regresado a su estado previo a la erupción.
e. Fase de finalización del evento. Es donde se realizan las coordinaciones y comunicaciones para dar por finalizado el evento.

3. *Participantes*

Operaciones de Aeris será el coordinador del plan al nivel de Aeropuerto, salvo que el personal de Bomberos declare la alerta 5, en donde serán ellos quienes lo coordinen. Además se identifican las siguientes entidades involucradas.

a. Instituto Meteorológico Nacional (IMN)
b. Aeris Holding
c. CCO Reducido
    a. Aeris Holding
    b. Navegación Aérea
    c. Policía Aeroportuaria
    d. Migración
    e. Bomberos
    f. Representante de Operadores Aéreos
    g. Operaciones de la DGAC
d. Entidades Gubernamentales de primera respuesta
    1. Bomberos del AIJS
    2. Cruz Roja
    3. Comisión Nacional de Emergencias (CNE)
e. Entidades de seguridad destacadas en el Aeropuerto
    1. Policía Aeroportuaria
    2. Policía de Control de Drogas (PCD)
    3. Policía de Tránsito
    4. Organismo de investigación Judicial (OIJ)
    5. Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional (DIS)
    6. Unidad Canina K-9
    7. Unidad Especial de Intervención
f. Entidades Gubernamentales de facilitación
    1. Migración y Extranjería del Aeropuerto
    2. Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)
    3. Aduanas

4. Ministerio de Turismo
5. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

g. Dirección General de Aviación Civil
   1. Operaciones
   2. Aeronavegabilidad
   3. Navegación Aérea
      - ✓ Servicio de Información Aeronáutica (AIS)
      - ✓ Servicios de Transito Aéreo (ATS)
      - Radar
      - Torre de Control (ATC)

h. Cocesna

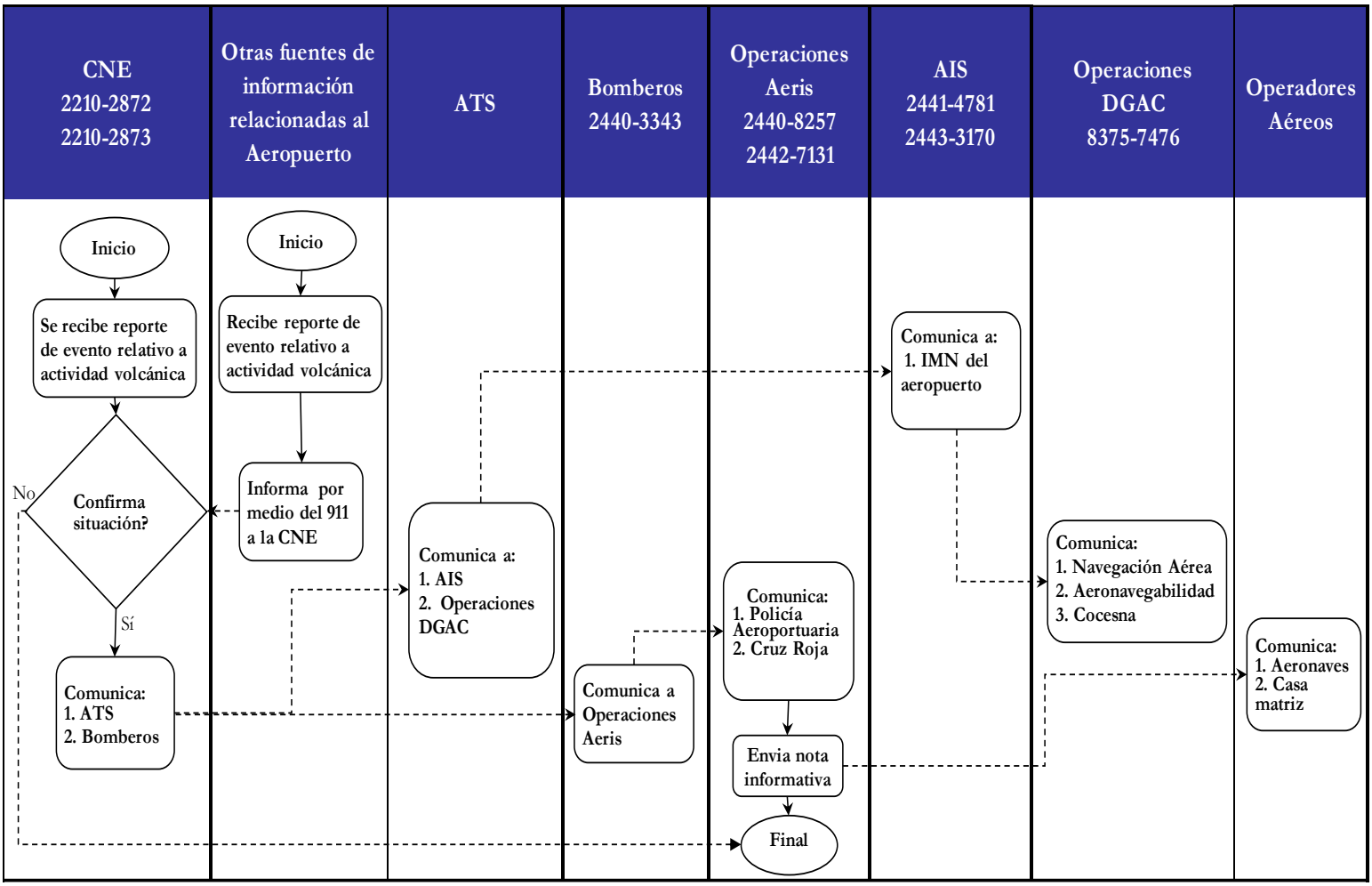
i. Operadores del Aeropuerto
   1. Operadores Aéreos
   2. Empresas de Servicio en Tierra (GH)

j. Puesto de Mando Reducido
   1. Operaciones de Aeris
   2. Policía Aeroportuaria
   3. Bomberos

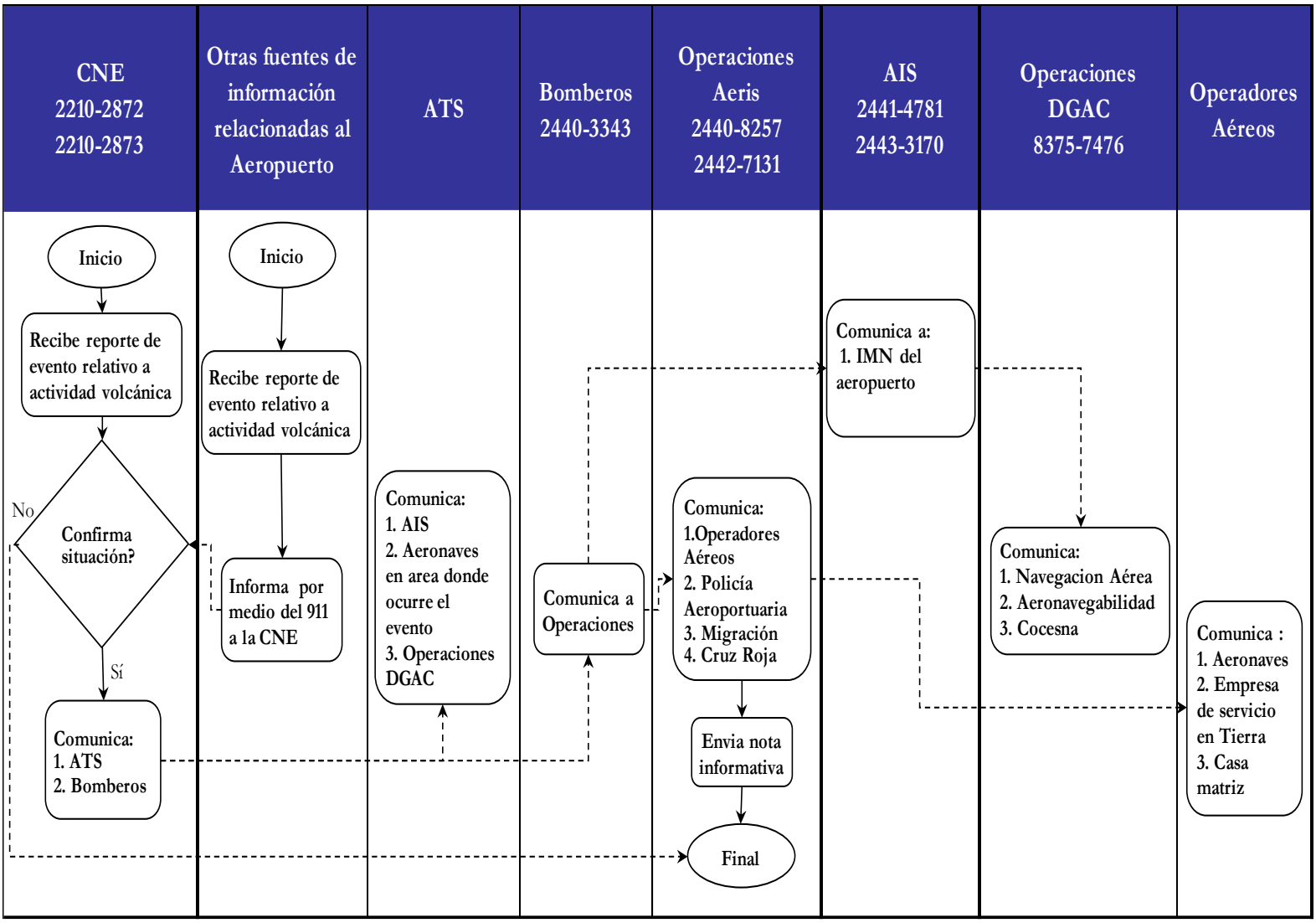
4. Cadenas de comunicación

Las cadenas de notificación que se emplearán, para activar cualquiera de las fases del presente plan, según el desarrollo del evento. En el Manual de Procedimientos Operativos volumen # 7 (Plan de Emergencias del Aeropuerto) se encuentran los directorios telefónicos para la cadena de comunicación.

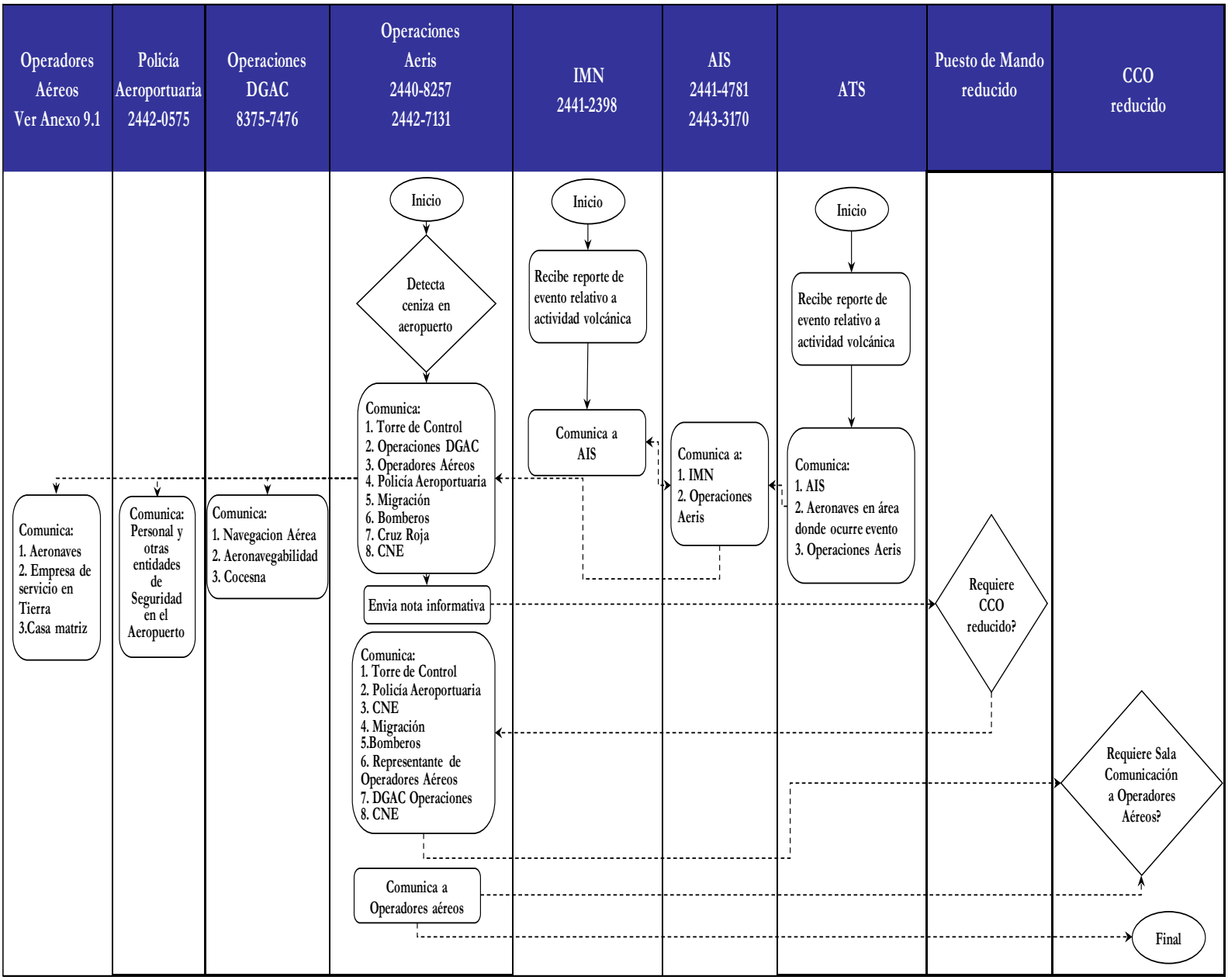
Fase previa a la erupción (si aplicase)



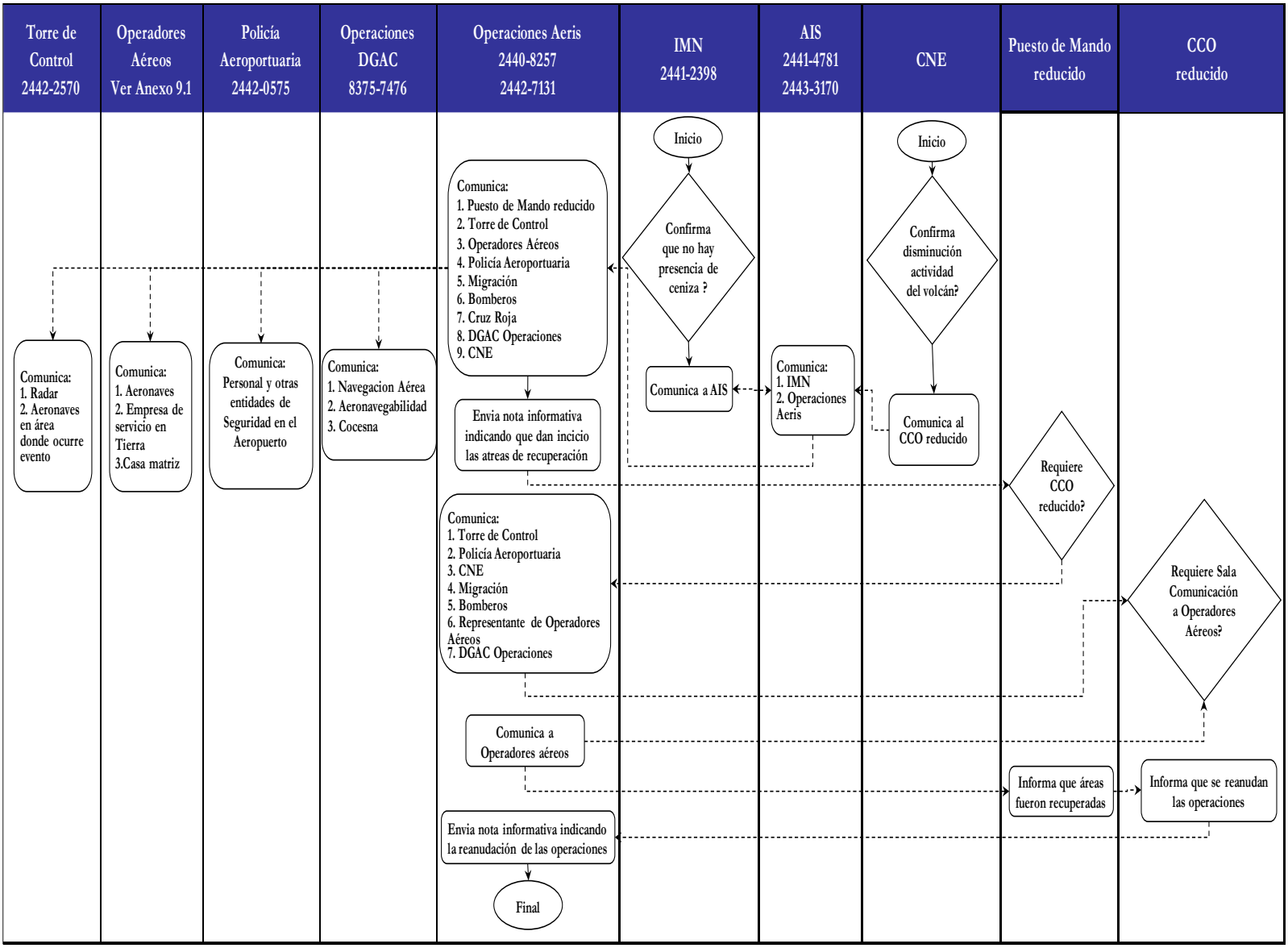
Fase de inicio de la erupción



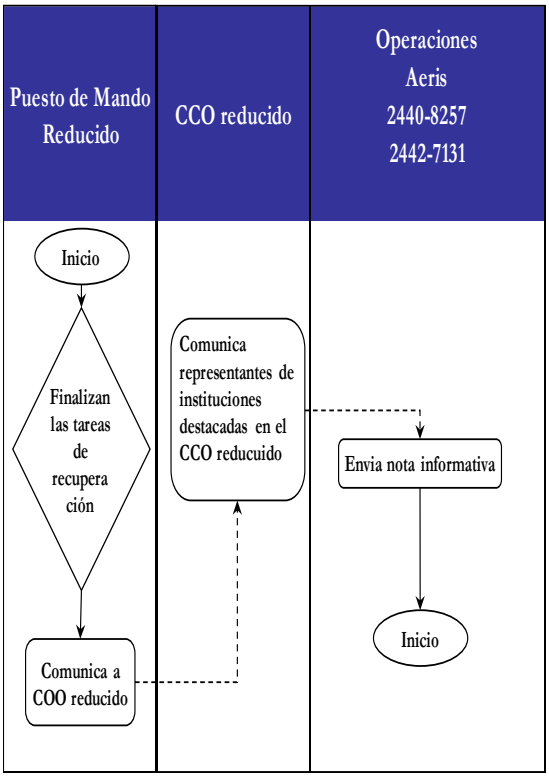
Fase de erupción en progreso



Fase de recuperación



Fase de finalización del evento



5. *Recursos disponibles*

Los siguientes son los recursos disponibles en el Aeropuerto, que se disponen para la atención del evento:

a. Personal y radios de comunicación
    1. Aeris
    2. Operadores del Aeropuerto
    3. Entidades gubernamentales y de socorro mutuo

b. Vehículos y equipos para atención del evento
    1. Barredoras mecánicas
        - ✓ Una disponible de Aeris
        - ✓ Véase Manual de Procedimientos Operativos volumen # 7 (Plan de Emergencias del Aeropuerto) para más información de equipos disponibles para la atención de eventos.
    2. Sopladoras industriales
    3. Equipo de barrido manual
    4. Tanques de agua portátiles
        - ✓ Véase Manual de Procedimientos Operativos volumen # 7 (Plan de Emergencias del Aeropuerto) para más información de equipos disponibles para la atención de eventos.
    5. Equipo de lavado a presión
        - ✓ Véase Manual de Procedimientos Operativos volumen # 7 (Plan de Emergencias del Aeropuerto) para más información de equipos disponibles para la atención de eventos.
    6. Vehículos de Aeris, entidades de gobierno y operadores del Aeropuerto

6. Procedimientos y responsabilidades

6.1 Fase previa a la erupción (si aplicase)

6.1.1 CNE

a. Confirma la situación con su personal técnico.
b. Comunica a ATS y a Bomberos
c. Aumenta vigilancia sobre el volcán que genera la alerta.

6.1.2 IMN

a. Al recibir la información proporciona los pronósticos meteorológicos y cualquier otro reporte de esta índole que le sea solicitado.
b. Planifica la expedición de los mensajes SIGMET en caso de que sea necesario.
c. Mantiene informado a Operaciones de Aeris sobre el desarrollo del evento

6.1.3 Dirección General de Aviación Civil

6.1.3.1 Operaciones

a. Notifica a Navegación Aérea, Aeronavegabilidad y Cocesna.

6.1.3.2 Aeronavegabilidad

a. Analiza las posibles repercusiones que puede generar el evento presentado y genera recomendaciones respectivas a los operadores aéreos.

6.1.3.3 Navegación Aérea

a. Analiza la situación presentada y determina las rutas o aerovías que serían afectadas y las variaciones en los procedimientos de vuelo que se implementarían.
b. Si aplicase, indica al Servicio de información Aeronáutica sobre las publicaciones que debe de realizar.

6.1.3.4 Servicio de Información Aeronáutica (AIS)

a. Notifica a IMN del Aeropuerto
b. Publicará la información que se le suministre en relación con previsiones que se tomen por el evento.

6.1.3.5 Servicio de Transito Aéreo (ATS)

a. Notifica a:
    1. AIS

2. Operaciones DGAC

b. Monitorean el desarrollo del evento y coordina la aplicación de los procedimientos que sean publicados como precaución del evento.

6.1.4 Aeris

6.1.4.1 Operaciones de Aeris

a. Notifica a:
    1. Policía Aeroportuaria
    2. Cruz Roja

b. Envía Nota Informativa a todos los operadores del Aeropuerto informándoles de la situación presentada.

6.1.5 Entidades Gubernamentales de primera respuesta

6.1.5.1 Bomberos

a. Notifica a Operaciones de Aeris.

6.1.6 Operadores del Aeropuerto

6.1.6.1 Operadores Aéreos

a. Notifican a las aeronaves que se dirigen al aeropuerto y a las que acabasen de salir.

b. Notifican a casa matriz de la sobre la alerta preventiva generada.

c. Planifican las acciones a tomar en caso de que el evento llegase a ocurrir.

6.1.7 Policía Aeroportuaria

a. Notifican a su personal sobre la situación presentada y se mantienen alertas.

6.1.8 Cocesna

a. Planifica las precauciones que tomaran para protección de los equipos, que podrían verse afectados por la ceniza.

----Final de esta fase---

6.2 Fase de inicio de la erupción

6.2.1 CNE

a. Confirma la situación con su personal técnico.
b. Comunica a ATS y a Bomberos

6.2.2 IMN

a. Indica la probabilidad de que la ceniza volcánica se dirija al aeropuerto.
b. Proporciona los pronósticos meteorológicos que le sean requeridos.
c. Indica la probabilidad de que la ceniza se dirija al aeropuerto y de ser así, el tiempo estimado.
d. Coordina la expedición de los mensajes SIGMET para nubes de ceniza y cualquier otro reporte meteorológico asociado que sea requerido.
e. Mantiene informado a Operaciones de Aeris sobre el desarrollo del evento

6.2.3 Dirección General de Aviación Civil

6.2.3.1 Operaciones

a. Recibe la notificación del evento presentado.
b. Notifica a Navegación Aérea, Aeronavegabilidad y Cocesna.

6.2.3.2 Aeronavegabilidad

a. Analiza el evento presentado y genera recomendaciones respectivas a los operadores aéreos.

6.2.3.3 Navegación Aérea

a. Analiza la situación presentada y determina las rutas o aerovías que se restringirían y las variaciones en los procedimientos de vuelo que se implementarían.
b. Determina el rango de la zona peligrosa que ha de publicarse alrededor del volcán.
c. Indica al Servicio de información Aeronáutica sobre las publicaciones que debe de realizar.

6.2.3.4 Servicio de Información Aeronáutica (AIS)

a. Notifica a IMN del aeropuerto
b. Publica el rango de la zona peligrosa alrededor del volcán y cualquier otra información que le suministren en relación con el evento presentado.

6.2.3.5 Servicio de Transito Aéreo (ATS)

a. Notifica a:
    1. AIS
    2. Operaciones DGAC
    3. Comunica a las aeronaves que se encuentran en la zona donde ocurrió el evento,
b. Brindan asistencia a las aeronaves que se encuentran en la zona donde ocurrió el evento, para que puedan salir de la zona afectada de la manera más segura, rápida y conveniente posible.
c. La Torre de Control agiliza la salida de las aeronaves que estén listas en tierra para despegar.
d. Ofrecen asistencia a las aeronaves que se encuentran cerca de la zona afectada, a fin de que se mantengan fuera de la misma.
e. Se mantienen al tanto del desarrollo del evento y coordinan los cambios en los procedimientos publicados.

6.2.4 Aeris

6.2.4.1 Operaciones de Aeris

a. Notifica a:
    1. Policía Aeroportuaria
    2. Operadores Aéreos
    3. Migración
    4. Cruz Roja
b. Planifica la realización de inspecciones de verificación de pista, calles de rodaje y plataformas, para evaluar las condiciones operativas de estas áreas.
c. Envía Nota Informativa a todos los operadores del Aeropuerto:

1. Informándoles de la situación presentada.
2. Recomendándoles coordinar la salida de los vuelos que estén en tierra y el no enviar vuelos hacia el aeropuerto, hasta tanto no se tenga información actualizada sobre el evento ocurrido.

6.2.5 Entidades Gubernamentales de primera respuesta

6.2.5.1 Bomberos

a. Notifica a Operaciones de Aeris.

6.2.5.2 Cruz Roja

a. Se mantienen monitoreando el desarrollo del evento.

6.2.6 Operadores del Aeropuerto

6.2.6.1 Operadores Aéreos

a. Notifican a las aeronaves que se dirigen al aeropuerto y a las que acaban de salir sobre el evento presentado.
b. Empresa de Asistencia en Tierra.
c. Notifican a casa matriz de la situación presentada.
d. Coordinan la colocación de equipos de protección a los sistemas de la aeronave que se podrían ver afectados por la ceniza.
e. Coordinan la inspección de las aeronaves que aterricen al aeropuerto, para confirmar que no se hayan visto afectadas por ceniza.
f. Analizan la posibilidad de coordinar la salida pasajeros y aeronaves que tengan en tierra y el no enviar vuelos hacia el aeropuerto, hasta tanto no se tenga información actualizada sobre la afectación del aeropuerto por el evento ocurrido.

6.2.7 Entidades de Seguridad en el Aeropuerto

6.2.7.1 Policía Aeroportuaria

a. Será el coordinador de las entidades de Seguridad en el Aeropuerto.
b. Notifica a su personal y otras de Seguridad del Aeropuerto.
c. Coordina con las otras autoridades de Seguridad del Aeropuerto, las medidas de seguridad a implementarse.
d. Brinda soporte en los accesos a la terminal de pasajeros, para restringir el acceso de personas no viajeras al lobby.
e. En caso de que los operadores aéreos coordinen la salida de las aeronaves que tengan en tierra, agilizan el chequeo de pasajeros en los filtros de seguridad.

6.2.8 Entidades Gubernamentales de facilitación

6.2.8.1 Migración

a. Da soporte adicional en cierres de vuelos, que con el fin de agilizar la salida de las aeronaves que están en tierra.

6.2.9 Cocesna

a. Coloca protección a los equipos que podrían verse afectados por la ceniza.

----Final de esta fase---

6.3 Fase de erupción en progreso

6.3.1 IMN

a. Si confirma presencia de ceniza en el aeropuerto, informa al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).
b. Si la ceniza afectó al aeropuerto, brinda el tiempo estimado probable de esta afectación.
c. Actualiza los pronósticos de meteorológicos que le sean requeridos a la CNE, DGAC Operaciones y a Operaciones de Aeris.
d. Expide de los mensajes SIGMET para nubes de ceniza y cualquier otro reporte meteorológico asociado que sea requerido.
e. Mantiene actualizado a Operaciones de Aeris

6.3.2 Dirección General de Aviación Civil

6.3.2.1 Operaciones

a. Se mantienen monitoreando el desarrollo del evento.
b. Actualizan la información que brinden a Navegación Aérea, Aeronavegabilidad y Cocesna.
c. A requerimiento del CCO, coordina con la administración del Aeropuerto Daniel Oduber (Liberia), la llegada de vuelos que recogerían a los pasajeros que se enviarían vía bus desde este aeropuerto.
d. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado,

6.3.2.2 Aeronavegabilidad

a. Se incorpora al comité técnico, que evaluará las condiciones de las áreas afectadas, una vez que el Puesto de Mando reducido lo solicita.
b. Genera recomendaciones a los operadores aéreos, con base a las inspecciones de verificación que se realizarán.

6.3.2.3 Navegación Aérea

a. Se mantienen monitoreando el desarrollo del evento y realiza los ajustes que se requieren en los procedimientos de vuelo.
b. Analiza si el rango de la zona peligrosa que fue publicado debe ajustarse.
c. Indica al Servicio de información Aeronáutica sobre las publicaciones que hay que enmendar o las nuevas publicaciones a realizar.

6.3.2.4 Servicio de Información Aeronáutica (AIS)

a. Si es notificado de sobre la presencia de ceniza en el aeropuerto o sus alrededores, lo comunica a:
   1. IMN
   2. Operaciones de Aeris
b. Publica ASHTAM.
c. Publica la información que le brinde Navegación Aérea u Operaciones de Aeris.
d. Da seguimiento a las publicaciones realizadas

6.3.2.5 Servicios de Transito Aéreo (ATS)

a. Notifica a:
   1. Servicio de Información Aeronáutica (AIS)
   2. Aeronaves en área donde ocurre evento
   3. Operaciones Aeris
b. Comunican a las aeronaves que se encuentran en la zona donde ocurrió el evento, y brindan asistencia a los mismos para que puedan salir de la zona afectada de la manera más segura, rápida y conveniente posible.
c. Si el aeropuerto está en condiciones operativas, continúan agilizando la salida de las aeronaves que estén listas en tierra para despegar.
d. Ofrecen asistencia a las aeronaves que se encuentran cerca de la zona afectada, a fin de que se mantengan fuera de la misma.
e. Se mantienen al tanto del desarrollo del evento y coordinan los cambios que se realicen en los procedimientos publicados debido al evento.
f. La Torre de Control se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

6.3.3 Aeris

6.3.3.1 Operaciones de Aeris

a. Realiza inspecciones de verificación de pista, calles de rodaje y plataformas, para determinar la presencia (contaminación) de ceniza al menos cada hora.
b. En caso de que se detecte ceniza volcánica en la pista, calles de rodaje y/o plataformas
   1. Comunica a:
      - ✓ Torre de Control
      - ✓ Operaciones de la DGAC

- ✓ Operadores Aéreos
- ✓ Policía Aeroportuaria
- ✓ Migración
- ✓ Bomberos
- ✓ Cruz Roja
- ✓ CNE

2. Tramita cierre de la pista 07/25 inicialmente por 2 horas, mientras se conforma un comité técnico que analice la presencia (contaminación) de ceniza detectada.
3. Supervisor de Operaciones activa y lidera Puesto de Mando reducido.
4. Envía Nota Informativa notificando a todos los operadores del Aeropuerto:
   - ✓ Informando de la situación presentada y sobre la posibilidad de que el cierre de la pista se extienda.
   - ✓ Recomendando medidas de precaución a seguir e instando a evitar exponerse a la ceniza.
5. Convoca al CCO reducido, cuando así lo solicite el Puesto de Mando reducido a:
   a. Aeris Holding
   b. Navegación Aérea
   c. Policía Aeroportuaria
   d. Migración
   e. Bomberos
   f. Representante de Operadores Aéreos
   g. Operaciones de la DGAC

6. Solicita presencia del representante del área de Ingeniería y ambiental en el Puesto de Mando reducido.
7. Convoca a Operadores Aéreos a la “Sala de Comunicación a Operadores Aéreos”, cuando así lo solicite el CCO reducido.

c. Si no se detecta ninguna contaminación por ceniza durante las inspecciones, se mantiene realizando las inspecciones de verificación.

6.3.3.2 Servicios de Terminal

a. Coordina Sala de prensa y “Sala de Comunicación a Operadores”
b. Planifica flujos de pasajeros y coordinación con entidades Gubernamentales y aerolíneas para asegurar la facilitación de los pasajeros en la Terminal.
c. Asegurar la continuidad de los servicios en la Terminal en función de la evolución en la atención del evento vulcanológico.

6.3.3.3 Parqueos

a. Coordina flujos de vehículos.
b. Planifica habilitación de parqueo norte en caso de requerir ampliar capacidad de parqueos.

6.3.3.4 Carga

a. Coordina flujos de carga.

6.3.3.5 Mantenimiento

a. Planifica inspecciones de verificación en los equipos, para confirmar que funciones correctamente.
b. Aporta equipos y personal disponible para labores de limpieza.

6.3.3.6 Ingeniería

a. Se incorpora a Puesto de Mando reducido.
b. Brinda soporte a comité técnico.

6.3.3.7 Ambiental

a. Se incorpora a Puesto de Mando reducido.
b. Asesora sobre procedimientos y equipos de protección personal que se utilizarán para labores de limpieza.

6.3.4 Entidades Gubernamentales de facilitación

6.3.4.1 MOPT

a. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.
b. A requerimiento del CCO reducido, coordina con las empresas transportistas la disposición de autobuses para el traslado de pasajeros hacia hoteles o al Aeropuerto Daniel Oduber (Liberia).
c. Gestiona maquinaria y equipos para apoyar la limpieza de la pista, a solicitud del CCO reducido

6.3.4.2 Ministerio de Turismo

a. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.
b. A requerimiento del CCO reducido gestiona la asistencia a pasajeros en lo relacionado con alojamiento, alimentación y transporte

6.3.4.3 Migración

a. En caso de vuelos cancelados, agiliza el chequeo de los pasajeros hasta donde sea factible.
b. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

6.3.4.4 Aduanas

a. En caso de vuelos cancelados, agiliza el chequeo de los pasajeros hasta donde sea factible.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.3.4.5 Ministerio de Agricultura y Ganadería

a. En caso de vuelos cancelados, agiliza el chequeo de los pasajeros hasta donde sea factible.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.3.5 Entidades Gubernamentales de primera respuesta

6.3.5.1 Bomberos

a. Habilitación de la estación como centro de acopio y distribución de insumos, para la atención del evento.
b. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

6.3.5.2 Cruz Roja

a. Se mantiene monitoreando el desarrollo del evento.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.3.5.3 CNE

a. Brinda cualquier tipo de recomendación que se pueda aplicar en relación con el evento presentado.
b. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

6.3.6 Operadores del Aeropuerto

6.3.6.1 Operadores Aéreos

a. En caso de que haya cancelaciones de vuelos, para la salida de estos de la terminal coordina con el personal de Migración, el envío de los mismos en grupos.
b. Realizan verificaciones de los equipos de protección, colocados a los sistemas de la aeronave que se podrían ver afectados por la ceniza.

c. Dependiendo del cierre de pista que se emita, contactan a sus pasajeros para que no se desplacen al aeropuerto, hasta que se les indique.
d. Asiste a “Sala de comunicación a Operadores Aéreos”, tan pronto se lo solicite el Centro Coordinador de Operaciones reducido.
e. Si el aeropuerto se cierra más de 24 horas, analiza con su casa matriz la posibilidad de operar vuelos en el Aeropuerto Daniel Oduber (Liberia).
    1. Coordina con DGAC Operaciones los trámites competentes, para los permisos de vuelo respectivos ante Transporte Aéreo de la DGAC.
    2. Coordina con DGAC Operaciones los trámites competentes, para el traslado de los equipajes ante el personal de AVSEC-FAL de la DGAC.
    3. Coordina con Ministerio de Turismo el soporte y asistencia de pasajeros que lo requieran por vuelos cancelados.
    4. Coordina con el MOPT, para que los buses que se requieran para el traslado de pasajeros al Aeropuerto Daniel Oduber (Liberia).
f. Presidente del comité se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

6.3.6.2 Empresas de Servicio en Tierra

a. Planifican el envío de su personal, para que formen parte de los grupos de trabajo creados para limpieza de las áreas afectadas.

6.3.7 Entidades de Seguridad Aeroportuaria

6.3.7.1 Policía Aeroportuaria

a. Será el coordinador de las entidades de Seguridad en el Aeropuerto.
b. Da seguimiento a las medidas de seguridad a implementadas por las otras autoridades de Seguridad del Aeropuerto.
c. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.
d. Brinda soporte en los accesos a la terminal de pasajeros, para restringir el acceso de personas no viajeras al lobby.
e. En caso de que los operadores aéreos coordinen la salida de las aeronaves que tengan en tierra, agilizan el chequeo de pasajeros en los filtros de seguridad.

6.3.7.2 Policía de Transito

a. Organiza el flujo vehicular en el Aeropuerto.

b. Reubica las paradas de taxis, según lo estime necesario.

6.3.7.3 Organismo de Investigación Judicial, Unidad Especial de Intervención, Policía de Control de Drogas, Unidad Canina K9 y DIS

a. Estas entidades de seguridad del Estado formarán un grupo de soporte para la Policía Aeroportuaria.

6.3.8 Cocesna

a. Planifican inspecciones de verificación en los equipos, para confirmar que funcionen correctamente.

6.3.9 Sala de Comunicación a Operadores Aéreos

a. Es coordinada por un representante de Servicios de Terminal de Aeris.
b. Analizan información suministrada de la evolución del evento, para determinar las acciones a seguir con los vuelos de sus presentadas.
c. Coordinan las solicitudes que le realicen el Centro Coordinador de Operaciones reducido y/o el Puesto de Mando reducido.

6.3.10 Puesto de Mando reducido

a. Establece el plan de acción inicial, para la recuperación de las áreas afectadas por la ceniza.
    1. Coordina y planifica las inspecciones de verificación de las áreas afectadas.
    2. Coordina con Bomberos del Aeropuerto, la habilitación de la estación como centro de acopio y distribución de insumos, para la atención del evento.
    3. Coordina visita a las áreas afectadas por el comité técnico que evaluara las condiciones de estas áreas.
    4. Planifica los grupos de trabajo para la limpieza de las áreas afectadas.
    5. Planifica la realización de inspecciones a los sistemas de drenajes en cumbreras, sistema pluvial y canales del lado aéreo para evaluar sus condiciones funcionales.
    6. Establece los métodos de recuperación de las áreas afectadas.
        - ✓ Barrido
        - ✓ Aspirado
        - ✓ Soplado
        - ✓ Aplicación de agua (este sería el último método a utilizar)

b. Solicita confirmación del Centro Coordinador de Operaciones reducido, a través de Operaciones de Aeris.
c. Solicita a Centro Coordinador de Operaciones reducido.
    1. Equipos de protección personal para las personas que laboraran en las labores de limpieza de las áreas afectadas.
d. Equipos necesarios para recuperación de las áreas afectadas.

6.3.11 Centro Coordinador de Operaciones reducido

a. Es liderado por Gerente y/o Director de Operaciones.
b. Se mantendrá conformado por el tiempo que sea requerido. En caso de que sea necesario se reactivara según el plan de trabajo que sea establecido.
c. Analiza plan de acción inicial del Puesto de Mando reducido.
d. Analiza el periodo de cierre de la pista publicado mediante Notam, para determinar si lo modifica.
e. Analiza la posibilidad de restringir el acceso de personal a las salas de abordaje, dependiendo de la cantidad de pasajeros que haya al momento.
f. Analiza riesgo de uso de peañas utilizadas, para orientar flujos de pasajeros en la terminal sean desconectadas.
g. Coordina los equipos y suministros que requiera el Puesto de Mando reducido, para efectuar la limpieza de las áreas afectadas.
h. Coordina con la Sala de Prensa, los comunicados de prensa.
i. Brinda comunicados periódicos a la “Sala de Comunicación a Operadores Aéreos”.
j. Establece quienes serán las personas que conformen el comité técnico, que evaluara las condiciones de las áreas afectadas. Este comité lo conforma como mínimo un representante de:
    1. Dirección General de Aviación Civil
    2. Aeris
    3. Un mecánico representante de los dos mayores fabricantes de aeronaves, que operen en el aeropuerto. Esta selección la realizan el presidente del Comité de Operadores Aéreos.
    4. Un representante de los Operadores
k. En caso de lluvia planifica la realización de pruebas de fricción en la pista

l. Si la pista del Aeropuerto se cierra por más de 6 horas, notifica al Ministerio de Turismo y al MOPT.

6.3.12 Sala de presa

a. Se encarga de todas las coordinaciones con la prensa.
b. Coordina la entrega de los comunicados de prensa.

6.3.13 Comité técnico

a. Realiza inspecciones de verificación de las áreas afectadas y traslada la información al Puesto de Mando reducido y Centro Coordinador de Operaciones reducido.
b. Genera recomendaciones sobre las acciones a seguir.

----Final de esta fase---

6.4 Fase de recuperación

6.4.1 CNE

a. Comunica el momento en que disminuye la actividad volcánica al Servicio de Información Aeronáutica (AIS).
b. Brinda cualquier tipo de recomendación que se pueda aplicar en relación con la evolución del evento presentado
c. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

6.4.2 IMN

a. Informa al Servicio de Información Aeronáutica (AIS), en el momento en que ya no hay presencia de ceniza volcánica
b. Actualiza los pronósticos de meteorológicos que le sean requeridos a la CNE, DGAC Operaciones y a Operaciones de Aeris.
c. Expide de los mensajes SIGMET para nubes de ceniza y cualquier otro reporte meteorológico asociado que sea requerido.

6.4.3 Dirección General de Aviación Civil

6.4.3.1 Operaciones de la DGAC

a. Se mantiene monitoreando el desarrollo del evento.
b. Comunica la información que brinden a Navegación Aérea, Aeronavegabilidad y Cocesna.

6.4.3.2 Aeronavegabilidad

a. Brinda soporte desde su campo de acción durante inspecciones de verificación, realizadas por el comité técnico a las áreas afectadas.
b. Genera recomendaciones a los operadores aéreos, con base a las inspecciones de verificación que se realizadas.
c. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado

6.4.3.3 Navegación Aérea

a. Analiza el desarrollo del evento y realiza los ajustes que se requieren en los procedimientos de vuelo.
c. Analiza si el rango de la zona peligrosa que se ha publicado debe ajustarse.
d. Indica al Servicio de información Aeronáutica sobre las publicaciones que hay que enmendar o las nuevas publicaciones a realizar.

6.4.3.4 Servicio de Información Aeronáutica (AIS)

a. Comunica a Operaciones de Aeris y al IMN cualquier información que le comunique el OVSICORI
b. Publica ASHTAM.
c. Publica la información que le brinde Navegación Aérea u Operaciones de Aeris.
d. Da seguimiento a las publicaciones realizadas.

6.4.3.5 Servicio de Transito Aéreo (ATS)

a. Se mantienen al tanto del desarrollo del evento y coordinan los cambios que se realicen en los procedimientos publicados debido al evento.
b. La Torre de Control se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.
c. Brindan información a las aeronaves que se encuentran cerca del área donde ocurre el evento.
d. Coordinan el flujo del tránsito aéreo una vez que reinicie la operación en el aeropuerto.

6.4.4 Aeris

6.4.4.1 Operaciones de Aeris

a. Cuando recibe información sobre disminución de actividad volcánica y/o que no hay presencia de ceniza.
    1. Comunica:
        - ✓ Puesto de Mando reducido
        - ✓ Operaciones de la DGAC
        - ✓ Torre de Control
        - ✓ Operadores Aéreos
        - ✓ Policía Aeroportuaria
        - ✓ Migración
        - ✓ Cruz Roja
        - ✓ Bomberos
b. Envía Nota Informativa a todos los operadores del Aeropuerto, indicando el inicio de las tareas de recuperación de las áreas afectadas.
c. Convoca al CCO reducido, cuando así lo solicite el Puesto de Mando reducido a:
    a. Aeris Holding
    b. Navegación Aérea

c. Policía Aeroportuaria
d. Migración
e. Bomberos
f. Representante de Operadores Aéreos
g. Operaciones de la DGAC

d. Realiza notificación interna a departamentos de la empresa. Solicita presencia de representante del área de Ingeniería y ambiental en el Puesto de Mando reducido.
e. Convoca a Operadores Aéreos a la Sala de Comunicación a Operadores Aéreos, cuando así lo solicite el CCO reducido.
f. Realiza última inspección de las áreas que fueron limpiadas.
g. Tramita cancelación de Notam de cierre de pista 07/25.
h. Envía Nota Informativa a todos los operadores del Aeropuerto:
    1. Informándoles sobre la reanudación de las operaciones en el Aeropuerto.
    2. Las consideraciones a seguir mientras se normalizan completamente las operaciones en el Aeropuerto.
i. Se mantiene realizando las inspecciones de verificación de la pista, calles de rodaje y plataformas, con el fin de determinar que no haya contaminación por ceniza al menos cada dos horas.
j. Analiza y planifica con la información que le brinden los operadores aéreos y el espacio disponible, los slot de operación.

6.4.4.2 Servicios de Terminal

a. Coordina Sala de presa y “Sala de Comunicación a Operadores”.
b. Coordina flujos de pasajeros y refuerzo en limpieza de la terminal.

6.4.4.3 Parqueos

a. Coordina flujos de vehículos.
b. Planifica habilitación de parqueo norte en caso de requerir ampliar capacidad de parqueos.

6.4.4.4 Carga

a. Coordina flujos de carga.

6.4.4.5 Mantenimiento

a. Realiza inspecciones de verificación en los equipos, para confirmar que funcionen correctamente.
b. Aportan equipos y personal disponible para labores de limpieza.

6.4.4.6 Ingeniería

a. Se incorpora a Puesto de Mando reducido.
b. Brinda soporte a comité técnico.

6.4.4.7 Ambiental

a. Se incorpora a Puesto de Mando reducido.
b. Asesora sobre procedimientos y equipos de protección personal que se utilizaran para labores de limpieza.

6.4.5 Entidades Gubernamentales de facilitación

6.4.5.1 Ministerio de Turismo

a. Mantienen personal dando soporte a pasajeros que necesiten algún tipo de ayuda.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.4.5.2 Migración

a. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.
b. Agiliza el chequeo de los pasajeros saliendo hasta donde sea factible.

6.4.5.3 Aduanas

a. Agiliza el chequeo de los pasajeros que arriben en los vuelos cuando se reanuden las operaciones en el Aeropuerto hasta donde sea factible, con el fin de no congestionar la terminal.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.4.5.4 Ministerio de Agricultura y Ganadería

a. Agiliza el chequeo de los pasajeros que arriben en los vuelos, cuando se reanuden las operaciones en el Aeropuerto hasta donde sea factible, con el fin de no congestionar la terminal.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.4.6 Entidades Gubernamentales de primera respuesta

6.4.6.1 Bomberos

a. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.

b. Colaboran de ser necesario con lavado de áreas afectadas con sus unidades.
c. Realizan inventario de insumos restantes, para la atención del evento.

6.4.6.2 Cruz Roja

a. Se mantiene monitoreando el desarrollo del evento.
b. Se presenta al CCO reducido, si este lo solicita.

6.4.7 Operadores del Aeropuerto

6.4.7.1 Operadores Aéreos

a. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.
b. Asiste a “Sala de Comunicación a Operadores Aéreos”, tan pronto se lo solicite el Centro Coordinador de Operaciones reducido.
c. Reprograman vuelos y coordinan con Operaciones de Aeris, los espacios disponibles para operarlos.
d. Contactan a sus pasajeros para que se desplacen al aeropuerto, hasta que se les indique.

6.4.7.2 Empresas de Servicio en Tierra

a. Envían personal realizar funciones asignadas en los grupos de trabajo creados para limpieza de las áreas afectadas.

6.4.8 Entidades de Seguridad Aeroportuaria

6.4.8.1 Policía Aeroportuaria

a. Será el coordinador de las entidades de Seguridad en el Aeropuerto.
b. Se incorpora al CCO reducido, en el momento que este sea convocado.
c. Da seguimiento a las medidas de seguridad a implementadas por las otras autoridades de Seguridad del Aeropuerto.
d. Mantiene soporte en los accesos a la terminal de pasajeros, para restringir el acceso de personas no viajeras al lobby.
e. Agilizan el chequeo de pasajeros en los filtros de seguridad.

6.4.8.2 Policía de Transito

a. Organiza el flujo vehicular en el Aeropuerto.
b. Reubica las paradas de taxis, según lo estime necesario.

6.4.9 Cocesna

a. Realizan inspecciones de verificación en los equipos, para confirmar que funcionen correctamente.

6.4.10 Sala de Comunicación a Operadores Aéreos

a. Es coordinada por un representante de Servicios de Terminal de Aeris.
b. Analizan información suministrada de la evolución del evento, para determinar las acciones a seguir con los vuelos de sus presentadas.
c. Coordinan las solicitudes que le realicen el CCO Reducido y/o el Puesto de Mando reducido.

6.4.11 Puesto de Mando reducido

a. Coordina envío de Nota Informativa, indicando que inician las labores de recuperación de las áreas afectadas.
b. Entrega de equipos de protección personal, a las personas que laboraran en los grupos de trabajo de trabajo.
c. Inicia con los grupos de trabajo la limpieza de las áreas afectadas.
d. Coordina y planifica las inspecciones de verificación de las áreas afectadas.
e. Coordina visita a las áreas afectadas por el comité técnico que evaluara las condiciones de las estas áreas.
f. Coordina la cancelación del Notam de cierre de pista, para reanudar las operaciones en el Aeropuerto.
g. Coordina envío de Nota Informativa, indicando que se reanudan las operaciones y las consideraciones que se deben de aplicar.

6.4.12 Centro Coordinador de Operaciones reducido

a. Se mantendrá conformado por el tiempo que sea requerido. En caso de que sea necesario se reactivara según el plan de trabajo que sea establecido.
b. Coordina los equipos y suministros que requiera el Puesto de Mando reducido, para efectuar la limpieza de las áreas afectadas.
c. Coordina con la Sala de Prensa, los comunicados de prensa.
d. Coordina los recursos que le solicite el Puesto de Mando Reducido.
e. Recibe informe de comité técnico, sobre evaluación de las condiciones de las áreas afectadas.

f. Brinda comunicados periódicos a la Sala de Comunicación a Operadores Aéreos.
g. Establece cuando se cancelará el Notam de cierre de pista, para reanudar las operaciones en el Aeropuerto.
h. Establece el momento en que se reanudaran las operaciones en el Aeropuerto y las consideraciones operativas, que se implementarán para reanudarlas.

6.4.13 Sala de prensa

a. Se encarga de todas las coordinaciones con la prensa.
b. Coordina la entrega de los comunicados de prensa.

6.4.14 Comité técnico

a. Realiza inspecciones de verificación de las áreas afectadas y traslada la información al Puesto de Mando reducido y Centro Coordinador de Operaciones reducido.
b. Genera recomendaciones sobre las acciones a seguir.

----Final de esta fase---

6.5 Fase de finalización del evento

6.5.1 Puesto de Mando reducido

a. Comunica al CCO reducido que se da por finalizada la atención del evento.

6.5.2 Centro Coordinador de Operaciones reducido

a. Comunica a todos los representantes de instituciones presentes en el CCO reducido, la finalización de la atención del evento, con el fin de que ellos lo notifiquen a su personal y retornen a la aplicación de procedimientos de la fase previa a la erupción.

----Final de esta fase---

7. Disposiciones finales

Si Bomberos del AIJS considera necesario, puede declarar la alerta 5 del Plan de Emergencias del Aeropuerto en cualquier momento del desarrollo del evento, pasando a operar el presente plan bajo los lineamientos establecidos en el Plan de emergencias en mención.

8. Cambios o enmiendas

Cualquier cambio en el presente plan de contingencia, solo podrá hacerse previa coordinación entre las entidades participantes en el mismo.

i. Plan de contingencia ante eventos de salud pública AIJS

PLAN DE CONTINGENCIA ANTE UN EVENTO DE SALUD PÚBLICA

AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Enero 2023

Versión 3

PLAN DE CONTINGENCIA ANTE UN EVENTO DE SALUD PÚBLICA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Documento elaborado por:

AERIS Holding Costa Rica, Gestor Interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Revisado por:

Dirección General de Aviación Civil
Consejo Técnico de Aviación Civil
Dirección General de Migración y Extranjería
Cruz Roja Costarricense
Dirección General de Aduanas

Aprobado por

Ministerio de Salud

Tabla de contenido

1. ABREVIATURAS 1-4
2. DEFINICIONES 2-5
3. INTRODUCCIÓN 3-6
4. PRIMERA PARTE 4-7
5. SEGUNDA PARTE 5-11
6. TERCERA PARTE 6-14

RESPONSABILIDADES 7-21

7. DE CADA ENTIDAD, INSTITUCIÓN Y/O ACTOR SOCIAL 7-21
8. CUARTA PARTE 8-27

ANEXOS 9-28

ANEXO 1. Ficha 1. Identificación de evento de Salud Pública. 9-28

ANEXO 2. Instrumento para la evaluación y notificación de evento que puede constituir una emergencia de Salud Pública. 9-30

ANEXO 3. Declaración General de la Aeronave 9-31

ANEXO 4. Informe final de evento de Salud Pública, AIJS 9-32

ANEXO 5 Protocolos y procedimientos complementarios al plan de contingencia. 9-33

ANEXO 6. Eventos de notificación obligatoria. 9-34

ANEXO 7 Directorio de actores sociales 9-38

ANEXO 8 Recursos materiales 9-44

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 46

1. ABREVIATURAS

AIJS: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

AERIS: Gestor del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

CCO: Centro coordinador de operaciones

C.C.S.S: Caja Costarricense del Seguro Social

CNE: Centro Nacional de Enlace

DARS Alajuela 1 y/o ARSA 1: Dirección Área Rectora de Salud Alajuela 1

DE: Decreto Ejecutivo

DRRSCN: Dirección Regional de Rectoría de la Salud Central Norte.

DRSSCN-CCSS: Dirección Regional de Servicios de Salud Central Norte de la Caja Costarricense del Seguro Social

INA: Instituto Nacional de Aprendizaje

HM: Hospital México

HSRA: Hospital San Rafael de Alajuela

HSVP: Hospital San Vicente de Paúl-Heredia.

MS: Ministerio de Salud

OMS: Organización Mundial de la Salud

RAC: Reglamento Aeronáutico Costarricense

RSI: Reglamento Sanitario Internacional

SFE: Servicio Fitosanitario del Estado

SENASA: Servicio Nacional de Salud Animal

2. DEFINICIONES

- **Emergencia de salud pública de importancia internacional:** evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (RSI), se ha determinado que:

    i. Constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad, y

    ii. Podría exigir una respuesta internacional coordinada.

- **Evento:** Manifestación de una enfermedad o un suceso potencialmente patógeno.
- **Riesgo para la Salud Pública:** Probabilidad de que se produzca un evento, que pueda afectar adversamente la salud de las poblaciones humanas, considerando en particular, la posibilidad de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

3. INTRODUCCIÓN

En cumplimiento con el Reglamento Sanitario Internacional, leyes conexas y Reglamento de vigilancia de la salud 40556-S), el Ministerio de Salud y las autoridades aeroportuarias determinan que es necesario contar con un Plan de Contingencia ante un evento de Salud Pública en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

El presente documento contiene los protocolos a seguir por parte de las diferentes autoridades ante casos que atenten contra la salud pública que se presenten en el AIJS.

La finalidad y alcance de este Plan de Contingencia es prevenir la propagación nacional e internacional de enfermedades que podrían constituir una emergencia de salud pública, vigilar, detectar y controlar la propagación de estas y minimizar el impacto con el tráfico y el comercio internacional.

4. PRIMERA PARTE

i. Base Legal

El Plan de contingencia para un evento de salud pública en el AIJS tiene como base legal los siguientes documentos:

a. Constitución Política de Costa Rica: artículos 21 y 140; incisos 3, 18.

b. Ley General de Salud número 5395; entre otros artículos:

Artículo. 1: “La salud de la población es un bien de interés público tutelado por el Estado”.

Artículo 2: “Es función esencial del Estado velar por la salud de la población. Corresponde al Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Salubridad Pública, al cual se referirá abreviadamente la presente ley como "Ministerio", la definición de la política nacional de salud, la formación, planificación y coordinación de todas las actividades públicas y privadas relativas a salud, así como la ejecución de aquellas actividades que le competen conforme a la ley. Tendrá potestades para dictar reglamentos autónomos en estas materias.”.

Artículo 42 y 147, éste último reza: “Toda persona deberá cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias y las prácticas destinadas a prevenir la aparición y propagación de enfermedades transmisibles. Queda especialmente obligada a cumplir:

i. Las disposiciones que el Ministerio dicte sobre notificación de enfermedades declaradas de denuncia obligatoria.

ii. Las medidas preventivas que la autoridad de salud ordene cuando se presente una enfermedad en forma esporádica, endémica o epidémica.

iii. Las medidas preventivas que la autoridad sanitaria ordene a fin de ubicar y controlar focos infecciosos, vehículos de transmisión, huéspedes y vectores de enfermedades contagiosas o para proceder a la destrucción de tales focos y vectores, según proceda”.

c. El artículo 177 de la Ley General de Salud, establece que las personas infectadas o portadoras de parásitos que lleguen en viaje internacional serán atendidas en el lugar y forma que la **autoridad de salud determine** y podrán ser sujetas a aislamiento, vigilancia o medidas especiales de profilaxis, según corresponda, a juicio de la autoridad sanitaria. Del mismo modo los casos sospechosos quedarán sujetos a vigilancia en la forma y por el tiempo que la autoridad de salud determine.

d. Decreto Ejecutivo 34038-S: ratifica el Reglamento Sanitario Internacional 2005; en su artículo primero; donde se oficializa para efectos de aplicación obligatoria en el territorio nacional el Reglamento Sanitario Internacional; versión 2005 aprobado por los Estados miembros de la Organización Mundial de la Salud en la 58ª Asamblea Mundial celebrada el 23 de mayo del 2005.

e. Reglamento Sanitario Internacional: establece en su artículo 22, inciso 1 h) que la autoridad competente tiene, dentro de sus funciones, la previsión de medidas de contingencia para afrontar eventos de salud pública inesperados.

f. Decreto Ejecutivo 7037-T del 23 de mayo de 1977 y sus reformas "Reglamento de emergencias del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría"; se establecen los procedimientos para el abordaje y atención de las emergencias en el aeropuerto internacional Juan Santamaría.

g. Ley General de Aviación Civil, Ley 5150 y sus reformas; regula las operaciones de las aeronaves y aeródromos del país; para este fin, es la Dirección General de Aviación Civil; el ente encargado de velar el cumplimiento; no solo de la Ley 5150; sino también del Reglamento Aeronáutico Costarricense (RAC); específicamente el reglamento específico para accidentes e incidentes, (RAC-13); el de seguridad de la aviación (MRAC-17); el reglamento de mercancías peligrosas (RAC-18) y el reglamento para la gestión de la información aeronáutica (RAC-15).

h. Leyes conexas

ii. Objetivos

a. *Objetivo General*

Establecer los lineamientos de acción ante un evento de Salud Pública en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con el fin de brindar una respuesta coordinada, oportuna y eficiente, para controlar dicho evento.

b. *Objetivos Específicos:*

i. Identificar los actores sociales claves con los cuales, el Área Rectora de Salud Alajuela Uno debe trabajar ante un evento de salud pública.

ii. Realizar el inventario de los recursos materiales y humanos necesarios para la respuesta del evento de salud pública.

iii. Identificar probables eventos de salud pública, con base en las alertas internacionales existentes y otros elementos básicos.

iv. Establecer las líneas básicas de comunicación que deben darse para atender el evento de salud pública.

v. Facilitar la toma de decisiones ante, durante y después el evento de salud pública que acontece.

vi. Brindar recomendaciones técnicas que permitan contar con instalaciones y plataforma necesaria que ayuden a disminuir los riesgos de un evento de salud pública.

vii. Socializar el plan de contingencia entre los diferentes actores sociales involucrados en un evento de salud pública.

viii. Implementar el plan de contingencia.

iii. Vigencia del plan

El presente Plan de Contingencia es permanente. Se realizarán revisiones en caso de ser necesario. De requerirse una modificación de este se realizará convocatoria por parte del Ministerio de Salud a los actores sociales pertinentes.

iv. Alcance y Cobertura

Incluye a todos los actores sociales claves que tengan relación directa o indirecta con la detección y control de un evento de Salud Pública en el AIJS.

5. SEGUNDA PARTE

i. Descripción del Escenario

a. Ubicación geográfica

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; está ubicado en el distrito de Río Segundo, del cantón central de la provincia de Alajuela, perteneciente al área rectora de salud de Alajuela 1.

En éste se da servicio a aerolíneas que vuelan desde Centroamérica, Norteamérica, Sudamérica y Europa. Algunos de los aviones más comunes que aterrizan en el AIJS son: Boeing B737, Airbus A320, Airbus A330 (con capacidades entre 165 y 290 pasajeros) y entre otros; aeronaves de pasajeros y de transporte de carga.

Figura 1. Vista aérea del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Fotografía de Aeris

En los alrededores del aeropuerto se ubica la autopista General Cañas, vía más importante de comunicación entre Alajuela y San José, siendo la principal ruta de acceso a los hospitales

de la gran área metropolitana. Según ingeniería de tránsito, un vehículo de emergencias dura entre 20-30 minutos para llegar al Hospital México (15 Km entre el aeropuerto y el hospital); 5-10 minutos al Hospital San Rafael de Alajuela, siendo este el centro de referencia de primera elección y 20-30 minutos al Hospital San Vicente de Paúl de Heredia, el cual se encuentra a 9 km de este aeropuerto.

b. Contexto histórico

Como antecedente de un evento de Salud Pública se puede mencionar:

- En el país, la pandemia de Influenza A H1N1, que se presentó en el año 2009.
- A nivel internacional se esperaban casos de influenza A H5 N1.
- El 24 de abril del 2009 se diagnosticaron los primeros casos de Influenza A H1N1 en México y a partir de ese momento se dio la alerta internacional.
- Pandemia del Covid-19 (SARS-CoV-2), que se declaró el 11 de marzo del 2020.

Para atender dichos eventos se requirió la coordinación entre los actores sociales involucrados: Centro Nacional de Enlace, Ministerio de Salud, Caja Costarricense de Seguro Social, Aeris, Migración, aerolíneas, entre otros; lo que contribuyó al control de esta y sirvió como experiencia para mejorar la atención de un evento de salud pública en un aeropuerto.

c. Descripción General

Para determinar si lo reportado es un evento de salud pública, se deberán de tomar en cuenta varios aspectos:

i. Cumplir con la definición de caso para el evento que se reporta tomando en cuenta la alerta emitida internacionalmente por la OMS.

ii. Cumplir con lo establecido en el Decreto Ejecutivo 40556-S Reglamento de Vigilancia de la Salud, en cuanto a notificación de enfermedades y/o eventos.

iii. Cumplir con lo que establece el anexo 2 del Reglamento Sanitario Internacional. Instrumento de decisión para la evaluación y notificación de eventos que pueden constituir una emergencia de salud pública de importancia nacional e internacional.

Los eventos de salud pública tomarán como base la información dada los siguientes orígenes:

Llegadas de vuelos:

- Lo notificado en el parte sanitario de la Declaración General de la Aeronave
- Notificación de la tripulación en vuelo
- Notificación de alerta del país de origen
- Declaración de la OMS de eventos de salud pública
- Notificación por parte del personal del Aeropuerto

Salidas de vuelos:

- Declaración de la OMS de eventos de salud pública
- Notificación de alerta de Costa Rica
- Notificación por parte del personal del Aeropuerto

El médico responsable del RSI o el médico a quien él designe; recibirá la información y detectará los eventos de salud pública, pondrá particular atención en aquellos eventos y/o posibles escenarios de salud pública, descritos en los siguientes documentos:

- Enfermedades de notificación contenidas en el anexo 2 del RSI. Ver Anexo 2.
- Enfermedades de notificación obligatoria contenidas en el decreto ejecutivo 40556-S en su artículo 37 eventos de notificación obligatoria. Ver Anexo 6.

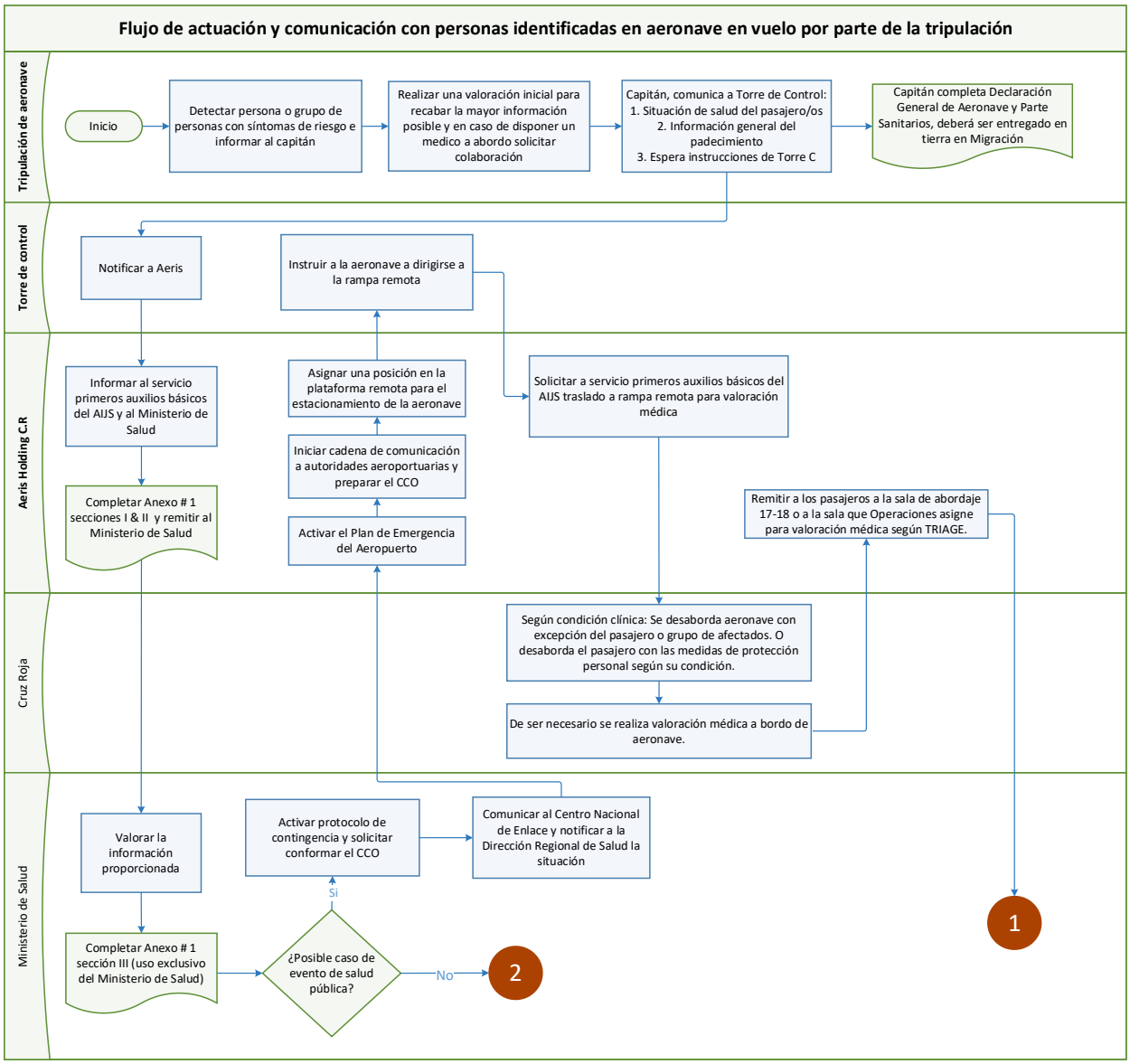
Para este efecto, posterior a la confirmación o sospecha por parte del médico responsable del RSI o el médico a quien él designe, éste activará el plan de contingencia.

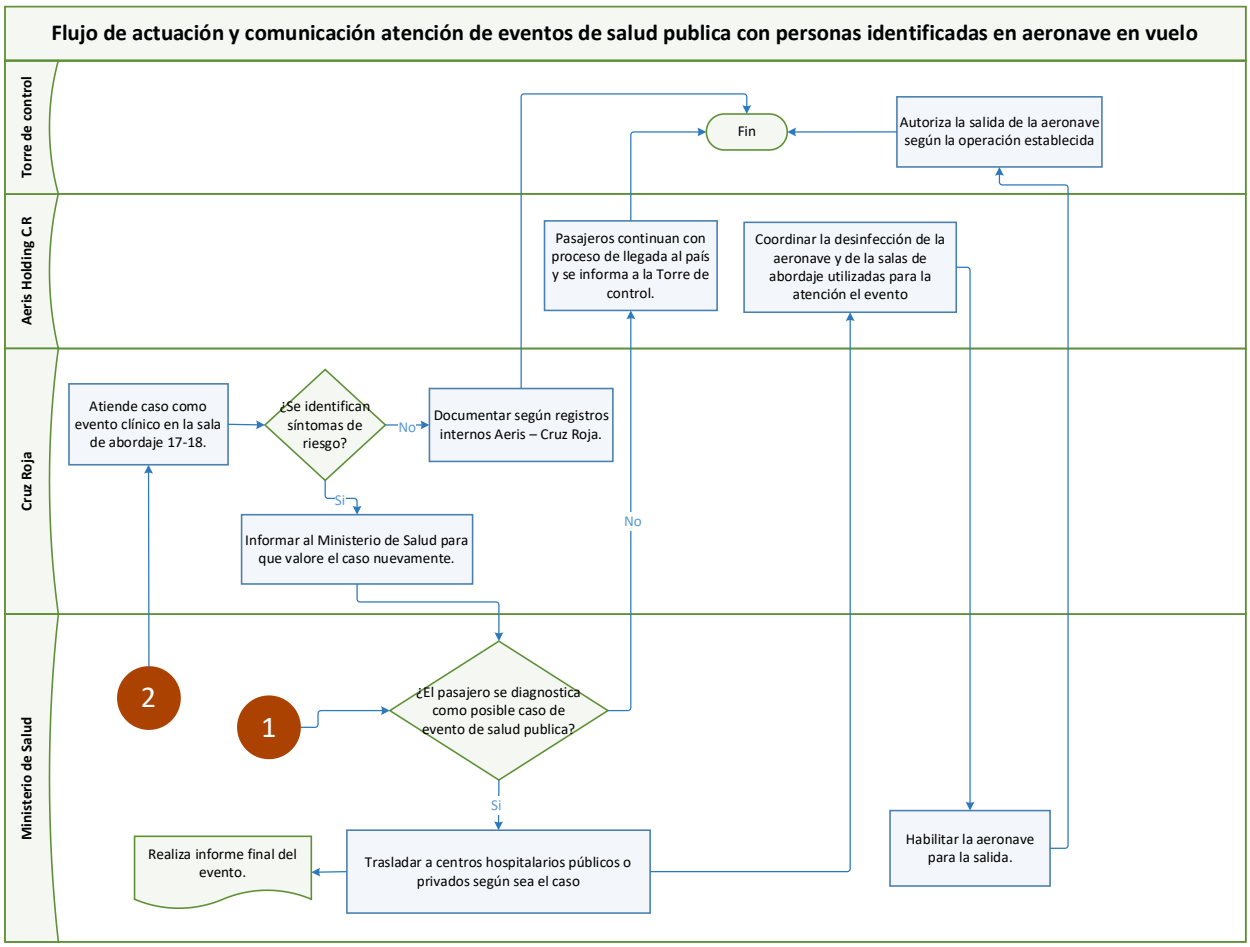
6. TERCERA PARTE

i. Evento de salud pública en llegadas al país

a. Flujo de actuación y comunicación con personas identificadas en aeronave en vuelo por parte de la tripulación

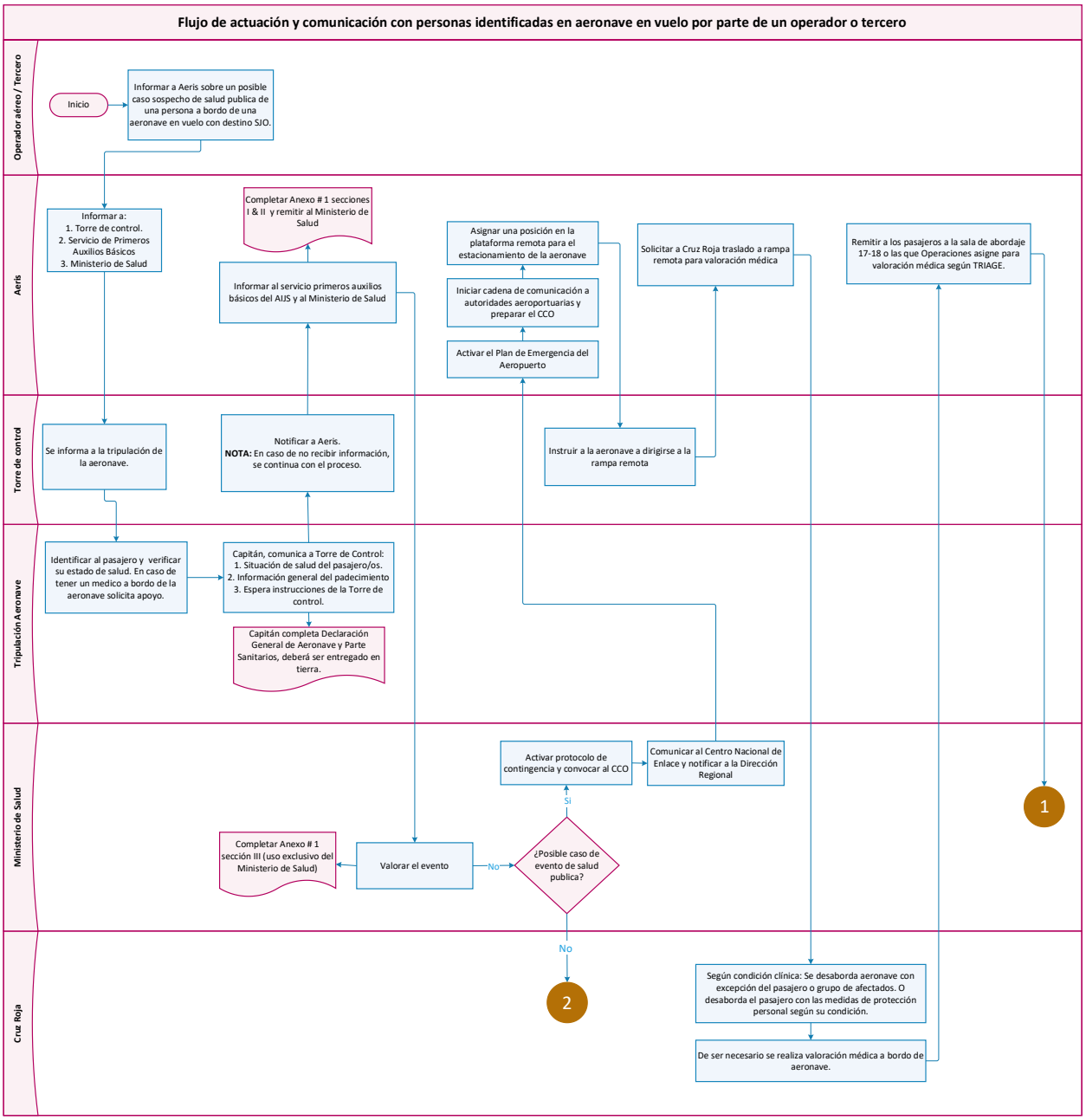
A continuación, se presenta los flujos de actuación y de comunicación establecidos para el manejo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ante un evento de Salud Pública tomando en cuenta la estrategia de respuesta pasajeros identificado o sospechoso en vuelo y la estrategia de respuesta evento en instalaciones del AIJS:

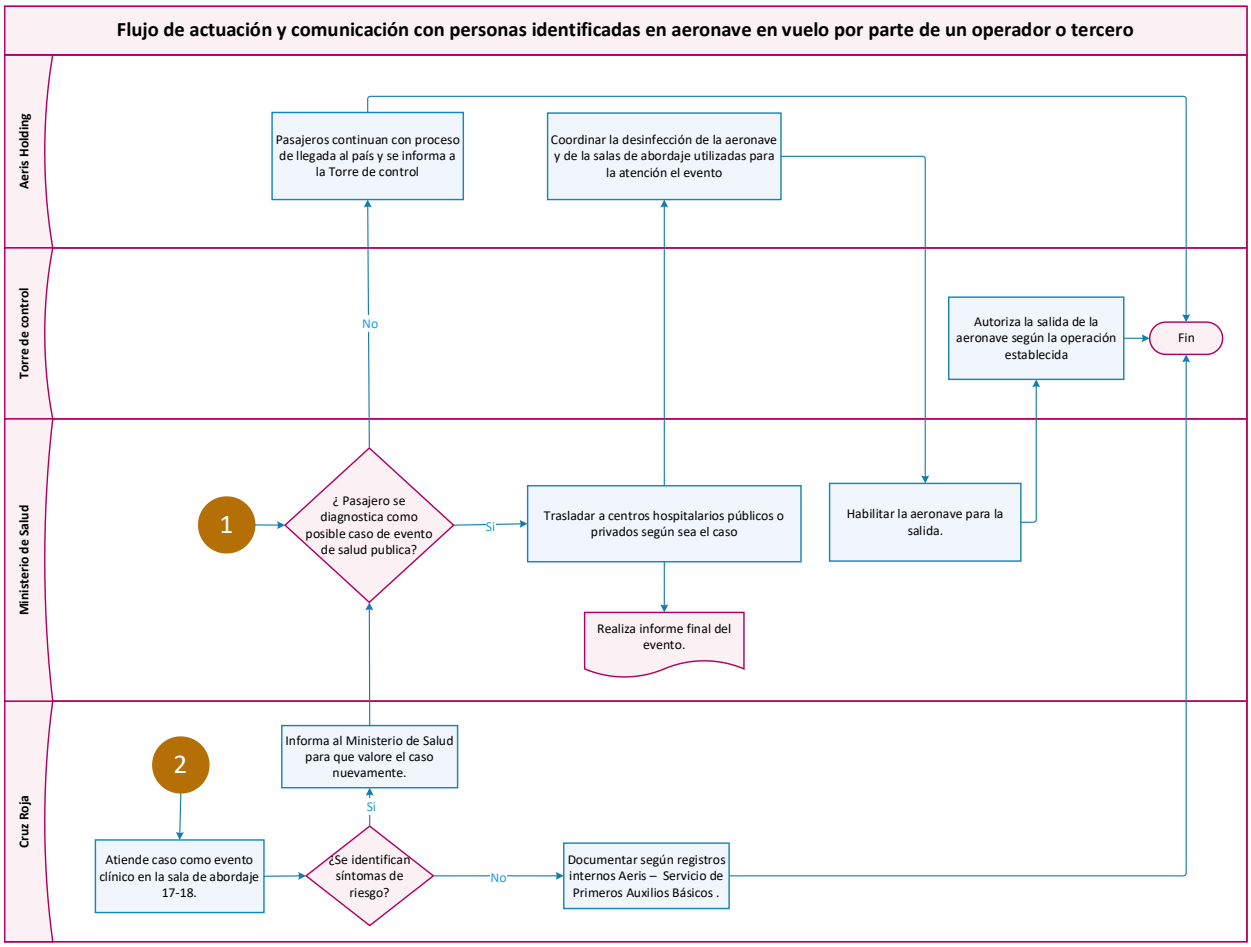




b. *Flujo de actuación y comunicación con personas identificadas en aeronave en vuelo por parte de un operador o tercero*

A continuación, se presenta los flujos de actuación y de comunicación establecidos para el manejo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ante un evento de Salud Pública tomando en cuenta la estrategia de respuesta pasajero identificado en vuelo, reporte de pasajero sospechoso en vuelo o estrategia de respuesta evento en instalaciones del AIJS.

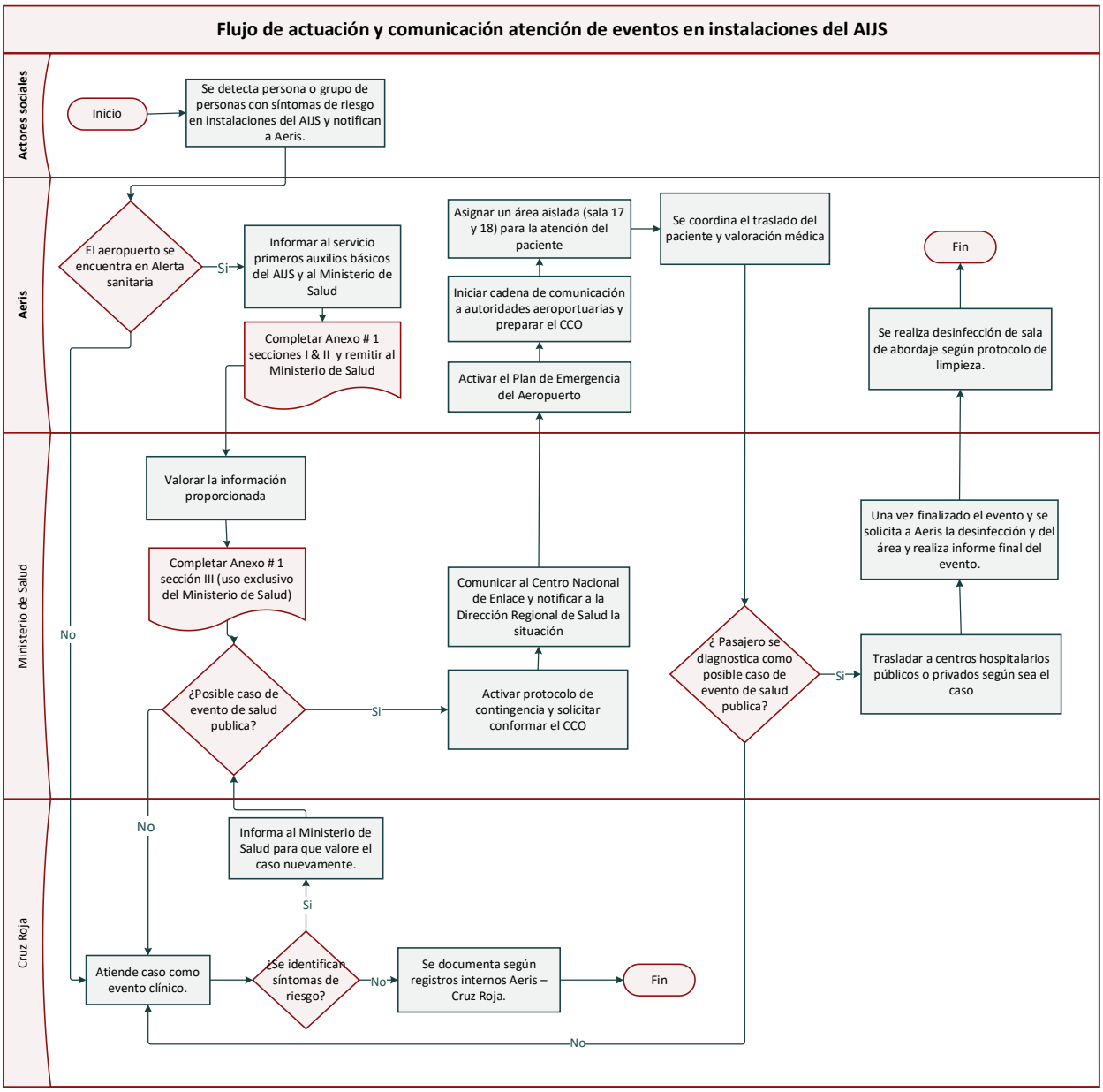

Flujo de actuación y comunicación con personas identificadas en aeronave en vuelo por parte de un operador o tercero
Operador aéreo / Tercero
Aeris
Torre de control
Tripulación Aeronave
Ministerio de Salud
Cruz Roja
Inicio
Informar a Aeris sobre un posible caso sospecho de salud publica de una persona a bordo de una aeronave en vuelo con destino SJO.
Informar a:
1. Torre de control.
2. Servicio de Primeros Auxilios Básicos
3. Ministerio de Salud
Completar Anexo # 1 secciones I & II y remitir al Ministerio de Salud
Informar al servicio primeros auxilios básicos del AIJS y al Ministerio de Salud
Asignar una posición en la plataforma remota para el estacionamiento de la aeronave
Iniciar cadena de comunicación a autoridades aeroportuarias y preparar el CCO
Activar el Plan de Emergencia del Aeropuerto
Solicitar a Cruz Roja traslado a rampa remota para valoración médica
Remitir a los pasajeros a la sala de abordaje 17-18 o las que Operaciones asigne para valoración médica según TRIAGE.
Se informa a la tripulación de la aeronave.
Notificar a Aeris.
NOTA: En caso de no recibir información, se continua con el proceso.
Instruir a la aeronave a dirigirse a la rampa remota
Identificar al pasajero y verificar su estado de salud. En caso de tener un medico a bordo de la aeronave solicita apoyo.
Capitán, comunica a Torre de Control:
1. Situación de salud del pasajero/os.
2. Información general del padecimiento
3. Espera instrucciones de la Torre de control.
Capitán completa Declaración General de Aeronave y Parte Sanitarios, deberá ser entregado en tierra.
Activar protocolo de contingencia y convocar al CCO
Comunicar al Centro Nacional de Enlace y notificar a la Dirección Regional
Si
1
Completar Anexo # 1 sección III (uso exclusivo del Ministerio de Salud)
Valorar el evento
No
¿Posible caso de evento de salud publica?
No
2
Según condición clínica: Se desaborda aeronave con excepción del pasajero o grupo de afectados. O desaborda el pasajero con las medidas de protección personal según su condición.
De ser necesario se realiza valoración médica a bordo de aeronave.



ii. Evento de salud pública en salidas del país y salas de abordaje

a. Flujo de actuación y comunicación atención de eventos en instalaciones del AIJS

A continuación, se presenta los flujos de actuación y de comunicación establecidos para el manejo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ante un evento de Salud Pública tomando en cuenta la estrategia de respuesta pasajeros identificado o sospechoso en instalaciones del AIJS. El flujo de actuación se detalla a continuación:



Tanto para el protocolo de llegadas como el de salidas, el Gestor coordinará posterior al evento de salud a realizar la debida desinfección de las áreas y de igual forma, procederá a coordinar la recolección de los desechos bioinfecciosos.

iii. Manejo de información:

El vocero oficial será el ministro (a) de Salud o la persona designada por éste, quien brindará la información a los medios de comunicación y a los familiares, en los espacios previamente dispuestos por Aeris. En caso de que otro actor social requiera brindar información a presa, deberá coordinarlo con el ministro (a) de Salud o la persona designada por éste.

iv. Informe de la situación:

Se estarán haciendo informes preliminares y una vez concluido el evento, se elaborará el informe de cierre correspondiente. Dichos informes se estarán dando a conocer a las autoridades según flujo.

v. Seguimiento de los contactos y de pacientes:

Manejo de contactos: de acuerdo con la lista de pasajeros y a la investigación epidemiológica se dará seguimiento a los contactos y profilaxis, cuando corresponda. Este seguimiento lo realizará cada Región de acuerdo con el lugar de residencia o con el lugar de estancia previsto según el proceso establecido en el Reglamento de Vigilancia de la Salud vigente en el momento del evento de Salud Pública.

vi. Manejo de pacientes:

Dependiendo del centro hospitalario donde ingresen, el Ministerio de Salud alertará a la Región correspondiente para su seguimiento, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 40556-S.

vii. Desarrollo de ejercicios de simulación:

Se debe realizar la divulgación del plan dentro del AIJS y posteriormente desarrollar ejercicios de simulación para la validación de este plan, según lo defina la Dirección de Vigilancia de la Salud del Ministerio de Salud.

viii. Procedimientos para desratización, desinsectación, desinfección y otros.

a. Aeronaves-Aerolíneas:

Cumplir con los procedimientos establecidos por las autoridades de cada línea aérea para realizar la respectiva desratización, desinsectación y desinfección, en las aeronaves de acuerdo con lo programado y a solicitud de la autoridad de salud cuando ésta lo requiera.

b. Instalaciones Físicas del AIJS:

Cumplir con los procedimientos establecidos por Aeris, previamente aprobados por el Ministerio de Salud, para realizar la respectiva desratización, desinsectación y desinfección de las instalaciones físicas de acuerdo con lo programado y a solicitud de la autoridad de salud cuando ésta lo requiera.

7. RESPONSABILIDADES DE CADA ENTIDAD, INSTITUCIÓN Y/O ACTOR SOCIAL

i. Ministerio de Salud:

a. Responsable del RSI:

- El responsable del RSI o el médico a quien él designe dentro de las actividades a considerar, están las siguientes:

  i. Verificará la información recibida en el punto 5.3

  ii. Valorará la información suministrada para decidir conducta a seguir.

- Si el caso califica como un evento de Salud Pública, activará el Plan de Contingencia. En caso de que no se requiera activar el plan de contingencia, se autorizará el ingreso y traslado del paciente al centro médico según corresponda (Ley General de Salud, artículo 177), y con los respectivos controles migratorios.
- Comunicará al Área Rectora Alajuela uno del Ministerio de Salud y a su vez a la Dirección Regional de Rectoría de la Salud Central Norte del Ministerio de Salud, la situación que acontece en el aeropuerto.
- Coordinará con el personal de la Cruz Roja del Aeropuerto, la realización de la primera valoración de la(s) persona(s) afectada(s) por el evento. Dependiendo del tipo de evento y/o magnitud se coordinará con Aeris la habilitación de un espacio para esta actividad. En primera instancia se puede utilizar la sala asignada por Aeris.
- Si se requiere traslado de pacientes, el médico del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico a quién él designe notificará y coordinará con los hospitales de referencia, según criterio médico. (Hospital San Rafael de Alajuela; Hospital México, Hospital San Vicente de Paul u Hospitales privados).
- En caso de que se presente un mayor número de pasajeros afectados, el médico del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico a quién él designe puede solicitar a Operaciones de Aeris dirigir la aeronave a la rampa remota y definir las acciones correspondientes.
- Activar y coordinar el CCO.

- Elaborará en coordinación con los actores sociales involucrados, los informes respectivos y mantendrá comunicación directa con la Dirección Regional Central Norte y ésta con el Centro Nacional de Enlace.
- Solicitará la lista de pasajeros, lugar de procedencia, destino de los afectados, y residencia para comunicarlo a la DRRSCN (Dirección Regional de Rectoría de la Salud Central Norte).
- Coordinará con el vocero designado para brindar información a la prensa y a los familiares de los pasajeros.
- El médico del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico a quién él designe, coordinará con el laboratorio correspondiente para la toma oportuna de muestras cuando corresponda.
- El médico del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico a quién él designe, coordinará con el personal de gestión ambiental para verificar que se realice la limpieza de la aeronave una vez terminado el evento si correspondiera.
- En caso de que se requiera, según la valoración, solicitará el impedimento de salida de una aeronave. Esta coordinación de realizará a través de Aeris y la Torre de control.
- Autoriza la liberación de la aeronave, en caso de que corresponda.
- Realiza informe final y cierre del CCO (Ver Anexo 4)
- El médico del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico a quién él designe determinará el cierre del evento.

b. Dirección Regional de Rectoría de la Salud Central Norte:

- Recibe la información de la DARS de Alajuela 1 e informa al Centro Nacional de Enlace, al ministro (a) de Salud y a la Dirección Regional Central Norte de la C.C.S.S.
- Proporciona apoyo a la DARS de Alajuela 1 en los casos que corresponda según evento, con equipo, personal y logística.
- Da seguimiento a la situación reportada.
- En el caso de que la DARS Alajuela 1 autorice el traslado de un pasajero a un hospital privado de la Región Central Sur, realizará la notificación respectiva.
- En caso de que haya contactos pertenecientes a otras Regiones Rectoras de Salud notificará a las mismas para su seguimiento.

c. *Centro Nacional de Enlace - Dirección de Vigilancia de la Salud:*

- Recibe la información de la Dirección Regional y brinda apoyo técnico, oportuno y adecuado, para una mejor atención del evento.
- Brindará información al ministro (a).
- Notificará a otros países sobre el evento acontecido para posible vigilancia de otros pasajeros.
- Investigará e informará a la DARS A1 la procedencia internacional del caso.

ii. Torre de control:

- Recibe la notificación del piloto en caso de sospecha de algún evento de salud pública en la aeronave e informa inmediatamente por radio al Centro de Operaciones de Aeris.
- Una vez que el piloto comunique a la torre de control un posible evento de salud pública dará la prioridad necesaria para el aterrizaje.
- Brindará indicaciones a la aeronave para que se dirija a una posición especifica en caso de requerirse el aislamiento de esta.
- Aplicará impedimento de salida a la aeronave en caso de solicitarse por parte de la Autoridad Sanitaria.

iii. Operaciones AERIS:

- Recibe la información cualquier de los actores sociales del AIJS e informa de inmediato al Ministerio de Salud del Aeropuerto o área del Ministerio de salud sede Alajuela 1 sobre el evento de salud sospechosa en pasajero(s) en la aeronave o en cualquier lugar del AIJS.
- Funciona como medio de enlace entre los actores sociales y el ministerio de Salud.
- Después de recibir las indicaciones por parte de la autoridad de salud procederá conforme a lo que dicha autoridad le indique.
- A solicitud del director del Área Rectora de Salud Alajuela 1 habilitará el espacio físico que previamente se ha concertado para brindar la atención de manera oportuna, si el evento lo amerita (Sala 17-18, Mezanine o cualquier otro espacio previamente coordinado por el Ministerio de Salud).
- A solicitud del director del Área Rectora de Salud Alajuela 1, se habilitará un espacio físico previamente concertado para la atención de la prensa (Salón Diplomático) y de los familiares de los pasajeros (sala de conferencias).
- Coordinará el traslado de la aeronave a la rampa remota según sea el caso.

- Coordinará la desinfección de las áreas utilizadas para la atención del caso (No incluye la aeronave)

iv. Policía Aeroportuaria:

- Recibe la información de la Autoridad Sanitaria y mantendrá el orden durante la situación que se presenta.
- Deberá participar para que las áreas asignadas en la atención de las personas se mantengan aisladas.
- Asistir a las entidades del aeropuerto para la atención de personas sospechosas de ser portadoras de una enfermedad que constituya un evento de riesgo para la salud pública.
- Mantendrá el orden con la prensa y los familiares.

v. Policía de tránsito:

Recibe la información de la Autoridad Sanitaria en caso de que se requiera el ordenamiento del tránsito para la entrada y salida de unidades de emergencia de las instalaciones aeroportuarias.

vi. Caja Costarricense de Seguro Social:

Se coordinará con base a criterio médico el traslado del o los pacientes al respectivo hospital para su atención.

vii. Hospitales Privados:

Si hay pasajeros que solicitan atención privada el médico del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico a quién él designe, podrá autorizar el mismo, de acuerdo con la condición de salud de la persona y previo conocimiento de las capacidades de dicho establecimiento de salud, acorde con el Artículo N° 2 de la Ley General de Salud N° 5395.

viii. Cruz Roja del Aeropuerto:

- Valoración inmediata de los pacientes reportados por AERIS, Autoridad Sanitaria u otro actor social del AIJS, siguiendo medidas de bioseguridad.
- TRIAGE, dependiendo del número de afectados.
- Traslado prehospitalario previa solicitud y/o autorización del director del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico en quien él delegue.
- Reportar a la DARS A1 oportunamente casos sospechosos según Decreto Ejecutivo 40556-S.

ix. Ambulancias privadas:

Se encargarán del traslado prehospitalario previa autorización del director del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico en quien él delegue.

x. SFE-SENASA:

En caso de que funcionarios de SFE-SENASA detecten un problema sanitario en animales que puedan ser un riesgo para la salud humana, o personas sospechosas de tener un evento de salud pública deberán comunicarlo de inmediato a Aeris, quien a su vez comunicará al director del Área Rectora de Salud de Alajuela 1 o el médico a quien él designe, para decidir el procedimiento a seguir.

xi. Aduanas:

En caso de que funcionarios de Aduanas detecten un problema sanitario en el cargamento o equipaje que pueda ser un riesgo para la salud humana, o personas sospechosas de tener un evento de salud pública deberán comunicarlo de inmediato a Aeris para seguir el protocolo establecido.

xii. Migración:

- En caso de que funcionarios de Migración detecten un problema de salud visible en un pasajero deberán comunicarlo de inmediato a Aeris para seguir el protocolo establecido.
- Autorizará la salida de los pasajeros afectados por el evento de salud pública de las instalaciones del Aeropuerto con el visto bueno del director del Área Rectora de Salud Alajuela 1 o el médico en quien él delegue, antes de su respectivo traslado a un centro médico.
- Informará y /o entregará a la Autoridad de Salud la información de pasajeros que ingresan por esta terminal aérea: lista de pasajeros, lugar de procedencia, destino y residencia.

xiii. Bomberos:

En caso de que funcionarios de Bomberos detecten un problema de salud pública en una persona dentro del AIJS deberá comunicarlo de inmediato a Aeris para seguir el protocolo establecido.

xiv. Líneas aéreas:

- En caso de que algún integrante de la tripulación de la aeronave detecte un problema de salud visible en un pasajero, deberá indicarlo de inmediato siguiendo el flujo de comunicación establecido en este plan.

- Ante un evento de Salud Pública deberán suministrar la lista de pasajeros, procedencia y ubicación de estos en la aeronave, para seguimiento de contactos.
- El piloto entregará el respectivo parte sanitario de la Declaración General de la Aeronave a Migración, el cual será recogido por un funcionario del Ministerio de Salud debidamente identificado.
- Colaborará con el Ministerio de Salud para establecer comunicación con los pilotos de una aeronave en caso de ser necesario.

xv. Organismo de Investigación Judicial:

Coordinará con el director del Área Rectora de Salud de Alajuela 1 o el médico que él designe el retiro de cadáveres (Según aplique).

8. CUARTA PARTE

i. Estrategia de Comunicación de Riesgos

a. Equipo de comunicación

- **Actividades de apoyo a realizar (Ver Anexo 9):**

  - Identificar y coordinar con los funcionarios de prensa de actores sociales involucrados.
  - Preparar los comunicados para la prensa hablada y escrita que utilizará el ministro o autoridad de salud en quien delegue.
  - Apoyar en la elaboración de los informes.

- **Integrantes del equipo de Comunicación Institucional.**
  - Funcionario de Promoción de la Salud del ARSA 1
  - Funcionario Regional designado
  - Equipo de comunicación designado por el Despacho Ministerial

9. ANEXOS

ANEXO 1. Ficha 1. Identificación de evento de Salud Pública.

Formulario en idioma español

Ministerio de Salud
Dirección General de Salud
Plan de Contingencia ante un evento de Salud Pública

FICHA 1
Identificación de Evento de Salud Pública

PARA USO DE PERSONAL QUE INFORMA DEL CASO SOSPECHOSO

I. Identificación de la persona sospechosa.

Nombre completo: _____ Edad _____ Sexo _____

Aerolínea: _____ N° vuelo: _____ Procedencia: _____

Fecha de Nacimiento: _____ Viaja con: _____ Destino Final : _____

Hora de Notificación: _____

Nombre quien notifica: _____ Cargo: _____ Empresa: _____

Nombre Capitán _____ N° Tripulación: _____ Total pasajeros _____

II. Descripción del evento notificado

USO DEL EQUIPO DEL EQUIPO DEL AREA RECTORA DE SALUD

III. Convocatoria del CCO *(marque con una equis)*

SI NO

Justifique:

IV. Entidades convocadas a Reunión de CCO

Institución	Nombre de contacto

Institución	Nombre de contacto

V. Sitio de reunión

Indique lugar y hora: _____.

_____ Nombre y firma del Funcionario

_____ SELLO

Hecho por Dr. Henry Gutierrez Fariñas

Formulario en idioma ingles

Ministerio de Salud Costa Rica

Ministry of Health

General Health Department

Juan Santamaría International Airport Contingency Plan

SHEET 1
Identification of Public Health Event

FOR USE OF STAFF REPORTING SUSPICIOUS CASE

I. Suspect Identification

Full Name: _____ Age _____ Sex _____

Airline: _____ Flight No. _____ Origin: _____

Date of Birth: _____ Travels with: _____ Final destination : _____

Notification Time: _____

Name individual who notifies: _____ Position: _____ Company: _____

Captain Name _____ Crew No.: _____ Total passengers _____

II. Description of event notified

FOR USE OF HEALTH AREA STAFF

III. CCO Convened *(mark with an x)*

YES NO

Justification:

IV. Entities convened at CCO Meeting

Institution	Contact name

Institution	Contact name

V. Meeting location

Indicate place and time: _____.

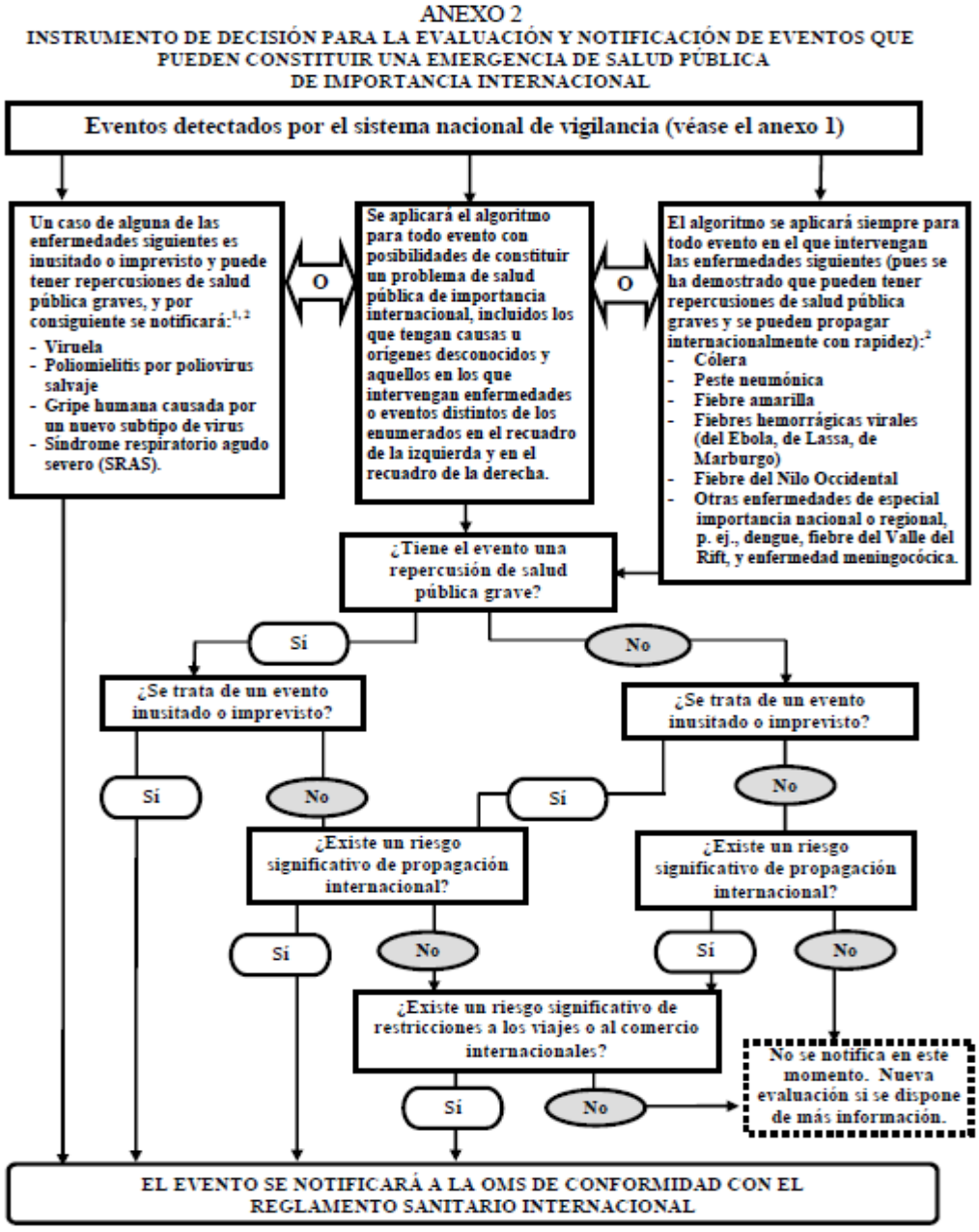
REGIONAL HEALTH AREA ALAJUELA 1

Name and signature of the Official

STAMP

Prepared by Dr. Henry Gutierrez Fariñas

ANEXO 2. Instrumento para la evaluación y notificación de evento que puede constituir una emergencia de Salud Pública.



[1] Según las definiciones de casos establecidas por la OMS.
[2] Esta lista de enfermedades se utilizará exclusivamente para los fines del presente Reglamento.

ANEXO 3. Declaración General de la Aeronave

ANEXO 9

ESTE DOCUMENTO FORMA PARTE DE LA DECLARACIÓN GENERAL DE AERONAVE PROMULGADA POR LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

PARTE SANITARIA DE LA DECLARACIÓN GENERAL DE AERONAVE[1]

Declaración sanitaria

Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente, que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38 °C/100 °F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior .....

.....

Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación

.....

.....

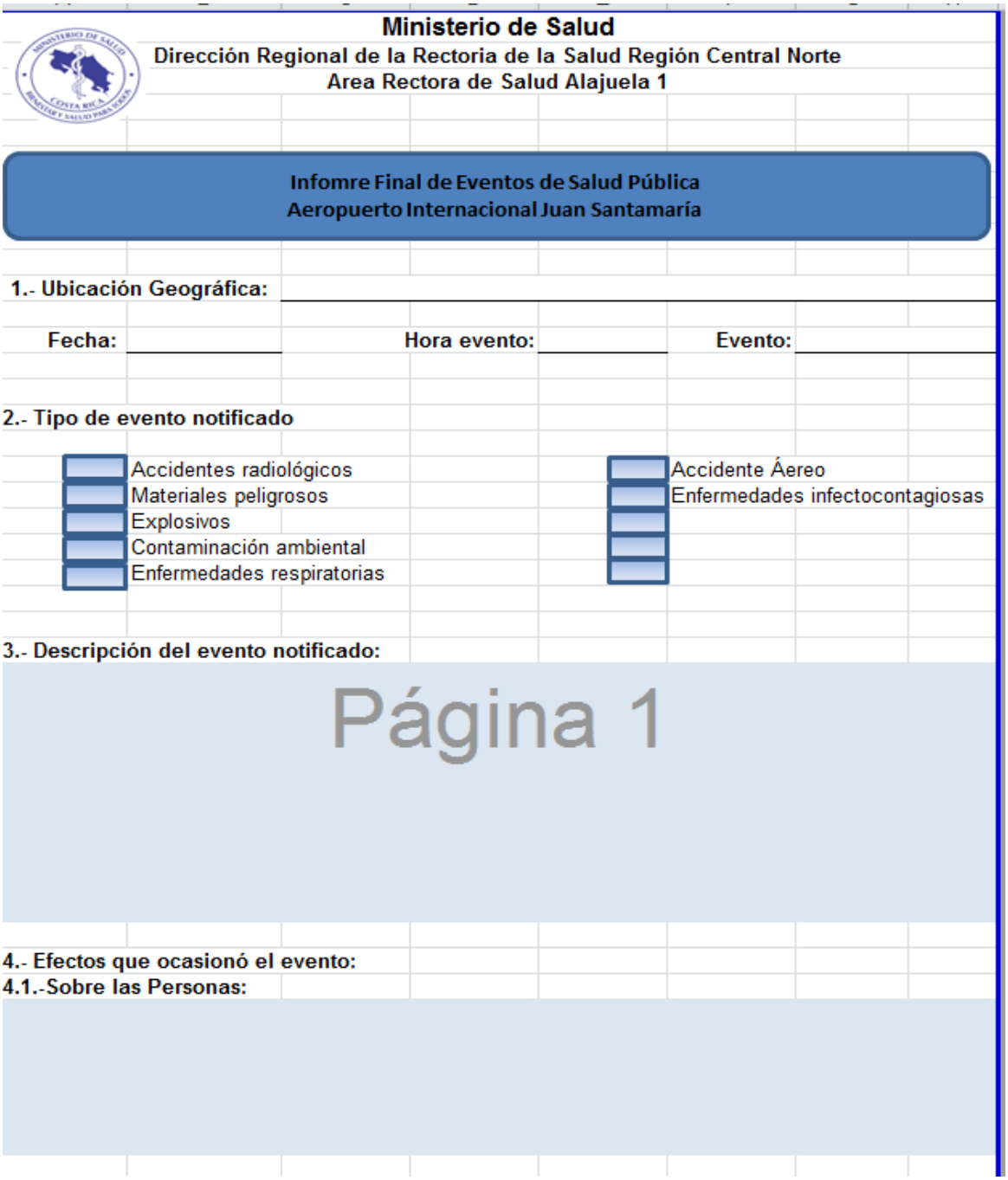
Firma, si se exige, con hora y fecha _____

Miembro de la tripulación a quien corresponda

---

[1] Esta versión de la Declaración General de Aeronave entró en vigor el 15 de julio de 2007. El documento completo se puede obtener en el sitio web de la Organización de Aviación Civil Internacional: http://www.icao.int.

ANEXO 4. Informe final de evento de Salud Pública, AIJS.



Ministerio de Salud

Dirección Regional de la Rectoria de la Salud Región Central Norte

Area Rectora de Salud Alajuela 1

Infomre Final de Eventos de Salud Pública
Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

1.- Ubicación Geográfica: _____

Fecha: _____ **Hora evento:** _____ **Evento:** _____

2.- Tipo de evento notificado

- ☐ Accidentes radiológicos
- ☐ Materiales peligrosos
- ☐ Explosivos
- ☐ Contaminación ambiental
- ☐ Enfermedades respiratorias
- ☐ Accidente Áereo
- ☐ Enfermedades infectocontagiosas

3.- Descripción del evento notificado:

Página 1

4.- Efectos que ocasionó el evento:

4.1.-Sobre las Personas:

Este anexo se encuentra en el archivo de excel diseñado para este fin.

ANEXO 5 Protocolos y procedimientos complementarios al plan de contingencia.

A continuación, se enlista una serie de protocolos y/o procedimientos que se encuentras vigentes en el país.

- Reglamento de Vigilancia de la Salud. Decreto Ejecutivo 40556-S.
- Protocolo para el manejo de Vibrio Cólera.
- Protocolo Dengue
- Norma de Atención Integral de la Tuberculosis. Decreto Ejecutivo 37272-S
- Protocolo Nacional para la vigilancia de personas con influenza y otras virosis respiratorias-mayo 2014.
- Ley de vacunación contra la fiebre amarilla.
- Protocolo de Vigilancia epidemiológica de Tosferina
- Protocolo de Vigilancia epidemiológica para la enfermedad de Hansen
- Plan de Comunicación Institucional
- Protocolo para el manejo y abordaje de intoxicaciones por plaguicidas
- Protocolo de vigilancia integrada de las enfermedades prevenibles por vacunación.
- Protocolo de Vigilancia y control de la Rabia
- Procedimiento para desratización y desinfección.
- Protocolo Enfermedad de Chikungunya
- Protocolo de Ébola
- Protocolo de ZIKA
- Protocolo de infecciones respiratorias
- Lineamientos para enfermedades de coronavirus 2019-nCoV
- Protocolos varios de uso según enfermedad emergente

ANEXO 6. Eventos de notificación obligatoria.

Eventos de notificación obligatoria del Grupo A.

Reglamento de Vigilancia de la Salud

DE 40556-S

Eventos de Notificación obligatoria del Grupo A.	
Evento	**Código de la CIE10**
Ántrax[3 y 5]	A22.1 - A22.8
Cólera[3 y 5]	A00.0 – A00.9
Dengue Clásico	A90.X
Dengue Hemorrágico[3]	A91.X
Difteria[3]	A36.0 – A36.9
Ébola[3 y 5]	A98.4
Encefalitis Creutzfeldt-Jakob variante[3]	A81.0
Encefalitis viral transmitida por mosquitos [3]	A83.1- A83.3
Otras encefalitis virales no clasificadas en otra parte[3]	A85.0 – A85.8
Encefalitis equina venezolana [3]	A92.2
Enfermedad por virus de Oropouche[3]	A93.0
Exposición a fuerza de la naturaleza	X30.0-X39.9
Exposición a la radiación	Z58.4

Envenenamiento por drogas, medicamentos y sustancias biológicas [3]	T36.0-T50.9
Fiebre amarilla[3 y 5]	A95.0 – A95.9
Fiebre tifoidea y paratifoidea	A01.0 - A01.4
Fiebre Chikungunya	A92.0
Enfermedad por Virus del Zika	A92.5
-Microcefalia asociado a Zika.	Asignado según SINAVISA
-Síndrome congénito asociado a Zika[3]	Asignado según SINAVISA
-Síndrome de Guillain-Barré asociado a Zika[3]	Asignado según SINAVISA
Filariasis [3]	B74.0
Infección por virus del Oeste del Nilo (VNO) [3]	A92.3
Influenza por virus de primera detección (atípicos)[3 y 5]	J09.X, J11
Influenza debida a otros virus de influenza identificados	J10.0 – J10.8
Influenza por virus no identificados[3 y 5]	J11.0 –J11.8
Intoxicación alimentaria.	A05.0-A05.9
Intoxicación por sustancias ingeridas como alimentos	Asignado según SINAVISA
Intento de suicidio[3]	Z91.5 *causa primaria* X60.0 - X84.9 *causa secundaria*
Marea roja	T61.2
Meningitis meningocócica	A39.0
Meningococemia aguda	A39.2

Meningitis por *Haemóphilus tipo b*	G00.0
Meningitis neumocóccica	G00.1
Meningitis estreptocócica	G00.2
Meningitis estafilocócica	G00.3
Otras meningitis bacterianas(especificar)	G00.8
Meningitis bacterianas no especificadas	G00.9
Meningitis Viral	A87.0 – A87.9
Neumonía viral no clasificada en otra parte [1]	J12.0 – J12.9
Neumonía por *Streptococcus pneumonie*[2]	J13.X
Neumonía por *Haemóphilus influenzae*[2]	J14.X
Neumonía bacteriana no clasificada en otra parte[1]	J15.0-J15.9
Negligencia y abandono[4]	Y06.1-Y06.9
Paludismo por *plasmodium falciparum*[3]	B50.0 – B50.9
Paludismo por *plasmodium vivax*[3]	B51.0 – B51.9
Paludismo por *plasmodium malariae*[3]	B52.0 – B52.9
Paludismo por *plasmodium ovale* [3]	B53.0
Parálisis flácida aguda[3]	G61.0, G11.9, G37.3, G61.0, G61.9, G62.9, G62.2. G90.0, G04.9, A86.x, A88.8, G72.8
Peste [3 y 5]	A20.0-A20.9

Problemas relacionados con ambiente físico	Z58.0-Z58.3, Z58.5-Z58.9
Poliomielitis [3 y 5]	A80.0-A80.9
Rabia [3]	A82.0-A82.9
Rubéola [3 y 5]	B06.0-B06.9
Síndrome de rubéola congénita[3]	P35.0
Salmonelosis (enteritis)	A02.0
Sarampión[3 y 5]	B05.0-B05.9
Shigelosis	A03.0-A03.9
Sífilis gestacional	O98.1
Síndrome de Guillain – Barré[3]	G61.0
Síndrome pulmonar por Hantavirus[3]	J17.1
Síndrome Respiratorio Agudo Severo[3 y 5]	U04.9
Síndrome Respiratorio del Medio Oriente [3 y 5]	Asignado según SINAVISA
Tétano neonatal[3]	A33.X
Tétanos obstétrico[3]	A34.X
Tos ferina[3] (incluye síndromes tosferinosos)	A37.0-A37.9
Varicela[2]	B01.0-B01.9
Viruela[3 y 5]	B03.X

Fuente: Reglamento de Vigilancia de la Salud, año 2013 (40556-S, 2017)

NOTA: Se deberá además notificar cualquier evento emergente o evento declarado como Alerta por parte de la OMS/OPS y el Ministerio de Salud.

ANEXO 7 Directorio de actores sociales

Recurso Humano del Área Rectora de Salud Alajuela 1. Ministerio de Salud:

Este personal estará disponible como primera respuesta y deberán ser contactados en el siguiente orden:

Fuente: Dirección de Área Rectora Alajuela 1. Región Rectora de la Salud Central Norte.

Nombre	Institución	Cargo	Teléfono
Dr. Carlos Arguedas	Ministerio de Salud	Médico-director Área Rectora de Salud Alajuela 1 carlos.arguedas@misalud.go.cr	2443-3544 8880-5959
Licda. Carolin Zeledón Téllez	Ministerio de Salud	Gestor Ambiental-Área Rectora Alajuela 1 carolin.zeledon@misalud.go.cr	2443-3544

Recurso humano de la Dirección Regional de Rectoría de la Salud Central Norte-Ministerio de Salud.

Nombre	Institución	Cargo	Teléfono
Dra. Karina Garita Montoya	DRRSCN -Ministerio de Salud	Médica Directora Regional karina.garita@misalud.go.cr	2237-6854 8855-3915
Dra. Marianela Ramírez	DRRSCN-Ministerio de salud	Apoyo Dirección marianela.ramirez@misalud.go.cr	2237-6854- 8840-4519
Dr. Andrés Sánchez Moreira	DRRSCN-Ministerio de Salud	Unidad Rectoría de la Salud andres.sanchez@misalud.go.cr	2237-6854 8874-4221

Recurso humano del Centro Nacional de Enlace

Dr. Carlos Salguero Mendoza	Centro Nacional Enlace carlos.salguero@misalud.go.cr	2223-4795 8705-3329

Recurso humano del Equipo Gestión Riesgo. Dirección General de Salud.

Ing. Keylor Castro	Equipo Técnico Gestión Riesgo keylor.castro@misalud.go.cr	2222 0448 8503-6333

Recurso Humano de Dirección General de Salud

Dra. Priscilla Herrera García	Directora General de Salud dgs@misalud.go.cr	2222-0448 8439-4889
Dr. Henry Gutiérrez Fariña	Dirección General de Salud Henry.gutierrez@misalud.go.cr	2222-0448 8349-8736

Recurso humano de actores sociales del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría:

Nombre	Institución	Teléfono	Correo electrónico
Juan F Gonzalez Belliard	AERIS – Director Operaciones	8811-2345	jbelliard@aeris.cr
Supervisor de Operaciones	AERIS – Supervisor 24/7	8374-6740 8819-3578 2440-8257	listasupervisordeoperaciones@aeris.cr

Álvaro Arguedas Arce	AERIS - Gerente OPS	8375-2557	aarguedas@aeris.cr
Adriana Bejarano Carrillo	AERIS - jefe EHS-SMS	8981-7179	abejarano@aeris.cr
Yeseny Méndez	AERIS – jefe Servicios OPS	8859-9069	ymendez@aeris.cr
Marco Castro Diego Delgado Arrieta	Cruz Roja Alajuela	2441-3939 2441-1293 6218-0046 8336-1651	marco.castro@cruzroja.or.cr luis.delgado@cruzroja.or.cr
Manrique Hidalgo Eduardo Alvarez	Comité de operadores	8817-6780 8310-3131	Jose.Hidalgo@united.com ealvarez@copaair.com
Dra. Laura Loaiza Chacón	SENASA	8836-9320	lloaiza@senasa.go.cr
Ing. Mynor Monge Villalobos	SFE-Fitosanitaria	2549-3658 2549-3657 8713-8463	mmonge@sfe.go.cr
Walter Hernández J	Migración	2440-0504 6400-0209	whernandez@migracion.go.cr
Supervisores Migración	Migración	24417290 6390-3608	coordinadoresaijs@migracion.go.cr
Max Alvarado	Seguridad Aeroportuaria	2442-2935 2442-0575 8335-6341	maalvarador@msp.go.cr
Gabriel Delgado Ramírez Donald Ávila Montoya	Bomberos	83096413 2440-3343 2440-2193 7008-3957	gdelgado@bomberos.go.cr davila@bomberos.go.cr

Esteban Guevara Aguilar	Policía de Tránsito	8928-1408 2010-4757	estguevara@transito.go.cr eguevaag@mopt.go.cr
Silma Miranda Rimola	Aduanas	8391-0980	mirandars@hacienda.go.cr
Yonder Alvarado Roberto Acuña Baldizon	Aduanas	8391-4698 8829-8528	alvaradozy@hacienda.go.cr Chaconmro@hacienda.go.cr
Sr. Manrique Hidalgo	Torre de Control (DGAC)	8714-9449	mhidalgo@dgac.go.cr
Juan Carlos Chaves	Aviación Civil	8375-7476	jchaves@dgac.go.cr
Carlos Muñoz Sibaja	OIJ Interpol Alajuela-Aeropuerto	8910-3585 2440-4824	cmunozs@poder-judicial.go.cr

Recurso humano de centros de atención directa a las personas:

El siguiente cuadro establece los contactos directos según el centro de atención que se requiere para el desarrollo de las actividades de respuesta al plan de contingencia ante un evento de salud pública. Deberán ser contactados en el siguiente orden:

Centro de Atención	Contacto (s)	Cargo	Teléfono
Hospital San Rafael de Alajuela	Dra. Roxana Usaga Carrasquilla.	Directora	24361543 243612-43

	Dr. Guillermo Porras gporras@ccss.sa.cr	Jefe Emergencias	2436-1000 89132388
	Dra. Marcela Leandro leandro.marcela@gmail.com	Epidemióloga	2436-1000 8392-7844
Área de Salud Alajuela Central	Dr. Alberto Castaing	Director Médico	24411278 ext. 102
	Dra. Ingrid Carrera	Epidemiología	2441-1278 8839-4596
Área de Salud Alajuela Norte	Dr. Mario Ávila	Director Médico	2443-1289 8828-4873
	Dr. Ferman Sancho	Coordinador de Comisión de Emergencias	88173106
Hospital México		Epidemióloga	2442-6700
Hospital México	Servicio de Emergencias	Jefatura	2242-6700 Ext 4
Hospital San Vicente de Paul	Director-Dr. Roberto Cervantes	Director	2562-6518
	Dra. Marcela Garita	Epidemiología	2562-8516 8864-4849
	Dra. Victoria Benavides	Epidemiología	2562-8516 8869-2590
	Servicio de Emergencias	Jefatura	2562-8100 Ext 2
Hospital CIMA	Dra. Cintia Rojas	Epidemiología Coordinadora	2208-1000 Ext 1389
Hospital Clínica Bíblica	Dra. Cindy Agüero	Epidemiología Coordinadora	2522-1030

Hospital Metropolitano	Dra. Tatiana Smith	Epidemióloga	2521-6565
Dirección Regional C.C.S.S.	Dra. Lucía Alpízar Moya	Médica Epidemióloga	8388-7383

Fuente: Dirección de Área de Salud y Hospitales.

ANEXO 8 Recursos materiales

Se presentan a continuación recursos materiales con que cuenta el Área Rectora de Salud Alajuela 1:

Cuadro 1 Recurso vehicular para transporte de personal del área Rectora de Salud Alajuela 1.

Institución	Recursos Logístico	Contacto	Teléfono
Área Rectora Alajuela 1	1 vehículos tipo pick up doble tracción.	Dr. Jaime Gutiérrez Rodríguez	2443-3544

Fuente: DARS Alajuela 1.

Telecomunicaciones

El Área Rectora de Salud Alajuela 1, cuenta con

- ✓ 1 fax.
- ✓ 2 líneas de teléfono fijas (2441-3534 / 2443-3544)
- ✓ No se cuenta con telefonía móvil
- ✓ No se cuenta con sistemas de radiocomunicación.

A continuación, se presenta listado de recursos de vehículos para traslado de pacientes de la C.C.S.S. de centros de atención cercanos.

Cuadro 2. Listado de recurso para el transporte prehospitalario público

Institución	Sede	Teléfono	Tipo de unidad
Hospital San Rafael de Alajuela	Costado Sur del Más X Menos de Alajuela Centro	2436-1020 2436-1543 2436-1243	Cuatro Unidades de Soporte Básico

Área de Salud Alajuela Norte: Clínica Marcial Rodríguez	Alajuela Centro	2443-1289 2443-8103	Tres Unidades de Soporte Básico
Área de Salud Alajuela Central	Alajuela Centro	2441-1278	Dos unidades de soporte básico

Fuente: Base de datos DARS Alajuela 1, 2020

Cuadro 3. Listado de recurso para el transporte prehospitalario público.

Nombre	Ubicación	Teléfono	Tipo de Unidad
Comité Cruz Roja de Alajuela	Alajuela centro	2441-1293 2443-0771	Unidad Soporte Básico
Comité Cruz Roja de Guácima de Alajuela	Frente a la Guardia Rural	2438-9238	Unidad Soporte Básico
Comité Cruz Roja de San Rafael de Alajuela	Diagonal a la Iglesia Católica	2438-1718 2438-3705	Unidad Soporte Básico
Comité Cruz Roja de Turrúcares de Alajuela	Frente al Súper González	2487-7945 2487-7693	Unidad Soporte Básico

Fuente: Base de datos DARS Alajuela 1, 2020.

Cuadro 4. Listado de recurso para el transporte prehospitalario privado.

Cooperativa Dos Pinos	Coyol de Alajuela	2437-3000	Unidad Soporte Básico
RECOPE	La Garita de Alajuela	2433-9291	Unidad Soporte Básico
Unidad Cuidados Paliativos	Desamparados de Alajuela	2430-6353	Unidad Cuidados Paliativos

Fuente: Base de datos DARS Alajuela 1, 2020.

10. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Decreto Ejecutivo N° 40556-S (2017) Reglamento de Vigilancia de la Salud. Diario Oficial La Gaceta 23 agosto 2017. San José, Costa Rica

Alajuela, C. E. (2013). Plan de Emergencias Alajuela. Alajuela: Municipalidad de Alajuela.

Asamblea Legislativa. (1973). Ley General de Aviación Civil. San José: Diario Oficial La Gaceta, Alcance digital 66 a.

Asamblea Legislativa. (1973). Ley General de Salud N°5395. San José: Diario oficial La Gaceta.

Decreto Ejecutivo 28641-MOPT. (2000). Reglamento Aeronáutico Costarricense. San José, Costa Rica: Diario Oficial La Gaceta número 95 alcance digital 32.

OMS. (2005). Reglamento Sanitario Internacional. Ginebra: Catalogación por la Biblioteca de la OMS.

Roja, F. I. (20012). Guia metodológica para la elaboración de planes de respuesta y contingencia.

http://www.ministeriodesalud.go.cr/emergencia_sanitaria/boletines/comunicado_oficial_influenza_15_de_octubre_del_2009.pdf

AP12 Plan de Respuesta para la Atención de Emergencias Aéreas, del Comité Asesor técnico para emergencias Aéreas (CATEA)

11125

253

COMISION NACIONAL DE EMERGENCIA

COMITE ASESOR TECNICO PARA EMERGENCIAS AEREAS (CATEA)

PLAN DE RESPUESTA PARA LA ATENCION DE EMERGENCIAS AEREAS

CAPITULO I I 3
PRESENTACIÓN I 3

CAPITULO II II 5
INSTITUCIONES PARTICIPANTES II 5

CAPITULO III
TIPOS DE ALERTA III 7
PROTOCOLOS DE ALERTA Y
PROCEDIMIENTOS POR INSTITUCIÓN III 7
ALERTA 1 9
ALERTA 2 11
ALERTA 3 13
ALERTA 4 15
ALERTA 5 19
ALERTA 6 21
ALERTA 7 23

CAPITULO IV IV 25
CENTRO COORDINADOR DE
OPERACIONES (CCO) IV 25

CAPITULO V V 27
PUESTO DE MANDO (PM) V 27

CAPITULO VI VI 29
SISTEMA DE PERÍMETRAJE VI 29
1. Perímetros, Zonas y Áreas. VI 30
2. Sectores VI 34
3. Directrices para la efectiva comunicación en el puesto de mando. VI 34
4. Líneas de mando en el puesto. VI 35
5. Los medios de comunicación colectiva. VI 35

CAPITULO VII VII 37
PUESTOS DE RECOLECCION
DE VÍCTIMAS VII 37

CAPITULO VIII VIII 39
TRIAGE VIII 39
1. Definición VIII 39
2. Valoración Inicial de Víctimas en Masa para la realización del Triage. VIII 41
3. Lesiones Potencialmente Mortales. VIII 43
4. Lesiones de cráneo. VIII 43
5. Trauma maxilofacial y cuello VIII 43
6. Trauma de tórax. VIII 44
7. Trauma de abdomen. VIII 44
8. Trauma óseo y de tejidos blandos. VIII 44
9. Trauma medular VIII 45
10. Trauma en la paciente embarazada. VIII 45
11. Otras patologías VIII 45
12. Quemaduras. VIII 45

CAPITULO IX IX 47
NORMATIVA GENERAL DE
OPERACIÓN POR INSTITUCIÓN IX 47

CAPITULO X X 53
DISPOSICIONES GENERALES X 53

CAPITULO XI XI 55
ABREVIATURAS XI 55

CAPITULO XII XII 57
ANEXOS XII 57

ANEXO 1 XII 57
MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA XII 57

ANEXO No. 2 MATERIALES PELIGROSOS XII 69

ANEXO 2a: PERIMETRAJE DE EMERGENCIA ALERTA 7 XII 69

ANEXO 2b: NIVELES DE RIESGO EN EMERGENCIAS TECNOLOGICAS XII 73

ANEXO 2c: INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EMERGENCIAS TECNOLOGICAS Y SUS FUNCIONES XII 75

ANEXO 2d: TRANSCRIPCION DE NORMATIVA JURIDICA RELACIONADA CON LA ATENCION DE EMERGENCIAS TECNOLOGICAS XII 77

PRESENTACION

CAPITULO I
PRESENTACIÓN

El presente "Plan de Respuesta para la Atención de Emergencias Aéreas", aplicable a los aeropuertos de Costa Rica, tiene como objetivo normatizar los procedimientos de alerta y alarma en emergencias aéreas, según el Decreto Ejecutivo Nº 7037T del 23 de mayo de 1977.

Se pretende con este instructivo mejorar los aspectos de coordinación y procedimientos, para lograr una movilización rápida y eficaz de los organismos de emergencia y así una adecuada atención a la víctimas de los accidentes aéreos.

Sin duda alguna, las instituciones de respuesta han dado un importante aporte y apoyo, para que esta nueva edición sea una realidad, bajo un esquema de fácil consulta y comprensión.

INSTITUCIONES PARTICIPANTES

CAPITULO II
INSTITUCIONES PARTICIPANTES

- CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL
- COMISION NACIONAL DE EMERGENCIA
- CRUZ ROJA COSTARRICENSE
- CUERPO DE BOMBEROS DE COSTA RICA
- DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA Y SEGURIDAD
- DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
- DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA DE TRANSITO
- MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA
- ORGANISMO DE INVESTIGACIÓN JUDICIAL

TIPOS DE ALERTA

CAPITULO III

TIPOS DE ALERTA

ALERTA TIPO 1

- Cuando la visibilidad sea inferior a 5 kilómetros.
- Cuando la capa más baja de nubes sea inferior a 300 metros
- Cuando se considera que la maniobra de despegue o aterrizaje no puede ser observada por la Torre de Control.
- Cualquier condición meteorológica que pueda dificultar las maniobras de despegue o aterrizaje.

ALERTA TIPO 2

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

ALERTA TIPO 3

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

ALERTA TIPO 4A

- Accidente en tierra o aire y/o explosión dentro de las instalaciones aeropuertarias.

ALERTA TIPO 4B

- Accidente en tierra o aire y/o explosión fuera de las instalaciones aeropuertarias.

ALERTA TIPO 5

- Cuando se presentan problemas tales como terremotos, incendios, explosiones accidentes laborales, etc., en la terminal o en las edificaciones o áreas adyacentes.

ALERTA TIPO 6

- En caso de amenaza de atentado terrorista o secuestro.

ALERTA TIPO 7

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

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

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

D. Accidentes o incendios ocuridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo radiactivo.

PROTOCOLOS DE ALERTA Y PROCEDIMIENTOS POR INSTITUCIÓN

ALERTA 1

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 1 Condiciones Meteorologicas desfavorables a. Cuando la visibilidad sea inferior a 5 kilómetros b. Cuando la capa más baja de nubes sea inferior a 300 metros. c. Cuando se considera que la maniobra de despegue o aterrizaje no puede ser observada por la Torre de Control. d. Cualquier condición meteorológica que pueda dificultar las maniobras de despegue o aterrizaje	La Torre de Control informa a la Estación de Bomberos del Aeropuerto sobre las condiciones meteorológicas desfavorables y declara alerta 1. Mantiene informada a la estación de Bomberos y CNE sobre condición de tiempo o cancelación de alerta.	La Estacion del Aeropuerto recibe la información de la Torre de Control e informa al OCO OCO comunica a la Oficina de Comunicaciones de la CNE sobre la alerta declarada Al recibir notificación de la cancelación de alerta por parte de Torre de Control lo comunicará a OCO y ésta, a su vez, a la CNE.	Al recibir reporte de OCO, la CNE procede a informar a todas las instituciones de respuesta: Cruz Roja, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública. Informar al personal de la CNE, de acuerdo con el procedimiento interno de comunicaciones. Al recibir notificación de la cancelación de la alerta por parte de la CNE, procederá a informarle a las bases.	Al recibir la información por parte de la CNE, procede a informar a las bases que conforman los anillos 1 y a la Dirección de Socorros y Operaciones. Al recibir información de la cancelación de la alerta, por parte de la CNE., procederá a informarle a las bases, y a los superiores de Socorros y Operaciones.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
*Recibe información de CNE. y procede a alertar a su personal y activa su protocolo interno	* Al recibir la información de Alerta por parte de la CNE, alertará al personal que se encuentre en las cercanías del Aeropuerto y bases aledañas de acuerdo con su protocolo interno. * Al recibir la notificación de cancelación o cambio de alerta, informará a su personal y bases.	* No activa protocolos, se mantiene informado.	* No activa protocolos, se mantiene informado.	* No activa protocolos, se mantienen informado

ALERTA 2

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 2 Vigilancia Especial a. Cuando se tenga conocimiento que una aeronave en vuelo o en tierra tiene dificultad, para su operación normal, motivada por factores tecnicos o humanos.	* La Torre de control informa a Estación de Bomberos del Aeropuerto sobre el problema de Operación de la Aeronave, tipo, nº de pasajeros y tiempo estimado de arribo * Torre de Control informará a la Administración del Aeropuerto sobre la alerta y esta girará las instrucciones que correspondan según su protocolo interno * De considerarse necesario, de acuerdo con el Jefe de Bomberos según la situacion, activar el Centro Coordinador de Operaciones (CCO). * La Torre de Control, en caso de que la situacion se complique, lo comunicará al Jefe de Estación de Bomberos del Aeropuerto, quien decidirá el cambio de alerta. * La Torre de Control informará al Departamento de Operaciones y Aeronavegación de Aviación Civil sobre la alerta, estos activarán su protocolo interno * Informarán el nombre del Oficial de Operaciones disponible para trasladarse al CCO.	* La Estacion del aeropuerto recibe la informacion de la Torre de Control y el Jefe de Estación declara la alerta *CCO informa a CNE sobre el problema Operacional, tipo, nº pasajeros y tiempo estimado de arribo * CCO avisará a las estaciones de apoyo, como preparación ante una alerta 3. * El Jefe de Estación de Aeropuerto decidirá si mantiene la alerta o la asciende a Tipo 3, ante la certeza de que la aeronave tiene problemas más serios * Una vez que la aeronave esté en tierra y segura, el Jefe de Estación del Aeropuerto procederá a la cancelación de la alerta e informará a CCO, que a su vez lo comunicará a la CNE.	* Al recibir reporte de CCO, alertara a las instituciones de Respuesta: Cruz Roja, CCSS, REM, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Pública y OIJ. * Se le comunicara al representante de CATEA o al Oficial de enlace disponible para que se traslade al CCO del Aeropuerto, cuando se requiera. * Una vez cancelada o variada la alerta procederá a informar a todas las instituciones mencionadas.	* Recibe la alerta de la CNE y de la Cruz Roja Alajuela. * Envia las unidades necesarias al aeropuerto, según su estimacion de necesidades y las ubicará en el parqueo ubicado al costado oeste de la estación, según su protocolo interno. * Informará a la CNE los nombres, del Oficial designado y disponible para trasladarse al CCO, del Aeropuerto y de los médicos y Técnicos en Emergencias Medicas designados para el Puesto de Mando y el Puesto de Recolección de Victimas Uno (PRV-1). * En común acuerdo con el Jefe de Estación del Aeropuerto se nombrará un Oficial de Operaciones para integrar el Puesto de Mando * Una vez cancelada o variada la alerta procederá a informar a sus bases.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
* Recibira informacion de CNE y procede a alertar a su personal * La oficina de comunicaciones alertará las bases del área Metropolitana y provincias cercanas al Aeropuerto. * Coordinará la seguridad en la entrada de la estacion de Bomberos, pudiendo ingresar solo vehiculos de emergencia y personal respectivo. * Informará a la CNE el nombre del Oficial designado y disponible para trasladarse al CCO. * Dispondrá de lo necesario para acordonar el área que defina el Jefe de Bomberos o el CCO.	* Al recibir la informacion de la CNE, alertara al personal que se encuentre en las cercanias del aeropuerto y bases aledañas. * Tomaran las medidas precautorias necesarias para regular el tránsito y efectuar cierre de vías cuando sea necesario a solicitud del CCO. * Informará a la CNE el nombre del Oficial disponible para trasladarse al CCO. * Una vez cancelada o variada la alerta, procedera a informar a sus bases.	* El médico disponible se mantiene alerta, localizable y preparado para trasladarse al Aeropuerto en le momento que la CNE o el CCO del Aeropuerto lo requiera. * Confirmará a través de la REM la disponibilidad y capacidad de los Hospitales cercanos y la activacion de sus planes internos para casos de emergencia masiva. * Una vez cancelada o variada la alerta procederá a girar instrucciones para la REM.	* Se mantiene alerta. Activa su protocolo interno	* Se mantiene alerta Activa su protocolo interno

ALERTA 3

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 3 Emergencia General a. Cuando se conozca con certeza que una aeronave en vuelo o en tierra tendrá dificultades, ya sean técnicas o humanas, para su operación normal y que podrían ser causa inminente de un accidente.	* La Torre de Control informará a Estación de Bomberos del Aeropuerto sobre el problema de Operación de la Aeronave tipo, número de pasajeros y tiempo estimado de arribo * La Torre de Control informará a la Administración del Aeropuerto sobre la alerta y esta girará las instrucciones que corresponden segun su protocolo interno * La administración del Aeropuerto activará el Centro Coordinador de Operaciones, pudiendo el Jefe de Bomberos recomendar la no activación del mismo. * La Torre de Control informará al Departamento de Operaciones de Aviación Civil sobre la alerta, estos activarán su protocolo interno e informarán a CCO el nombre del oficial que se trasladará al PM.	* La Estación del Aeropuerto recibirá la información de la Torre de Control y el Jefe de Estación declara la alerta. * La Estación del aeropuerto informará de la situación a CCO * CCO comunicará a la Oficina de Comunicaciones de la CNE sobre alerta. * El Jefe de Bomberos informará a CCO, dónde se establecerá el Puesto de Mando dentro del Aeropuerto. * El Jefe de Bomberos será el responsable del incidente y después de los primeros minutos se establecerá el PM, en conjunto con el oficial de la Cruz Roja y esperarán la llegada de las otras instituciones. El ingreso del Oficial de Cruz Roja será con instrucciones del Jefe de Bomberos quien autorizará, previo aviso a la Torre de Control, en coordinación con el CCO	* Al recibir el reporte de CCO alertara a todas las instituciones de Respuestas Cruz Roja CCSS, REM, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad, OIJ y solicitará la activación de sus protocolos de respuesta * Informa y alerta al personal de la CNE, y a los sectores articulados a ella, de acuerdo con el protocolo interno de comunicaciones. * Se le comunicará al representante del CATEA o al Oficial de Enlace disponible para trasladarse al CCO, del Aeropuerto. * Facilitará la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en las emergencia, para que sean enviados personal y equipo al aeropuerto y los representantes al CCO, PM, y PRV-1, según corresponda. * Una vez cancelada o variada la alerta procederá a informar a todas las instituciones mencionadas	* Recibe la alerta de la CNE y de la Cruz Roja de Alajuela. * Enviará las unidades necesarias al aeropuerto, según su estimación de necesidades de acuerdo a los anillos 1 y 2, y ubicará las unidades en el carril Oeste de la estación de Bomberos y del parqueo, al lado del edificio, según su protocolo interno. * Informará a la CNE, el nombre del oficial que se trasladará al CCO, del aeropuerto y de los médicos o Técnico de Emergencias Médicas para el PM, y PRV-1 * Inicialmente el Oficial de Cruz Roja y otro de Bomberos integrarán el Puesto de Mando y esperarán la llegada de las otras instituciones. Su ingreso al área la hará con instrucciones del Jefe de Bomberos y previo aviso a la Torre de Control.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
* La CNE informa a comunicaciones del Ministerio éste alertara a las bases de acuerdo con su protocolo interno. * Enviará unidades y personal de apoyo al aeropuerto debiéndose ubicar en la Sección Aérea y el Oficial al mando coordina con el CCO.del aeropuerto.	* Al recibir la información de alerta de la CNE enviará personal esoecializado y equipo a puntos estratégicos (ya conocidos) de forma que si la situación lo amerita, y a solicitud del CCO se proceda, en forma inmediata al cierre total, permitiendo el paso solo de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este protocolo. * Informará a la CNE el nombre del oficial que se traslada al CCO del aeropuerto.	* El medico disponible se trasiada al CCO del aeropuerto. * Confirma a través de la REM activación de Planes de Atención de Emergencias Masivas de Hospital y capacidad de respuesta * Coordinará los requerimientos médicos necesarios para la atención de la emergencia.	* Procedera a alertar al personal del Departamento que corresponda y enviará dos oficiales, para el CCO. y Puesto de Mando del Aeropuerto.	* Si la situacion lo amerita el CCO solicitara su intervencion.

ALERTA 4

CONDICION A

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 4 Condición A Dentro del aeropuerto Accidente en tierra o aire y/o explosión	* La Torre de Control informa a Estacion de Bomberos del Aeropuerto sobre el accidente tipo de aeronave nº de pasajeros, ubicación dentro del aeropuerto * Informará a la Administración del Aeropuerto quien tomará las medidas necesarias de control y coordinación y se trasladará al CCO * La administración del Aeropuerto activará inmedia-tamente el CCO. * La Torre de Control informará al Departamento de Operaciones que activará su protocolo interno y enviará a un oficial del PM informándolo a la CNE. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.	* La Estación del Aeropuerto recibe la información de la Torre de Control u otra institución y Jefe de Estación declara la alerta, comunicándolo a OCO * OCO informa a Oficina de comunicaciones de la CNE sobre el accidente y alerta. * OCO informará a CNE el nombre del oficial que se traslada al CCO. del Aeropuerto y de los médicos o paramédicos que se trasladan al PM. y PRV-1. * El oficial de bomberos comunicará al CCO. en cual intersección ubicará el PM. dentro del Aeropuerto. * Inicialmente un oficial de Bomberos y otro de la Cruz Roja integrarán el PM. y esperarán la llegada de las otras instituciones. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.	* Al recibir reporte de OCO. informará a todas las instituciones de Respuestas: Cruz Roja, REM, C.C S.S., Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad, OIJ y solicitará la activación de sus protocolos de respuesta. * Informa y alerta al personal y sectores de acuerdo al protocolo interno de comunicaciones * El representante del CATEA o el Oficial de Enlace disponible se traslada al CCO del Aeropuerto. * Facilitará la comunicación y coordinación entre las instituciones involucradas en la emergencia, para que sean enviados personal y equipo al aeropuerto y representantes al CCO. - PM. y PRV-1, según corresponda. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.	* Recibe alerta de la CNE. y Cruz Roja de Alajuela. * Envía las unidades necesarias al aeropuerto según su estimación de necesidades de acuerdo a los anillos 1 y 2 y ubicara las unidades en el carril oeste de la estacion de Bomberos y parqueo al lado del edificio. * Informará a la CNE el nombre del oficial que se traslada al CCO. del Aeropuerto y los médicos y TEM designados para el PM y PRV-1. * Inicialmente el Oficial de Cruz Roja y otro de Bomberos integrarán el Puesto de Mando y esperarán la llegada de las otras instituciones. Su ingreso al área se hará con instrucciones del Jefe de Bomberos y previa autorización de la Torre de Control. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
* La CNE. informa a comunicaciones del Ministerio para que activara las bases de acuerdo a su protocolo. * Enviará unidades y personal de apoyo al aeropuerto debiendose ubicar en la Sección Aérea para apoyar las labores según instrucciones del CCO. El oficial al mando coordina con el CCO. del aeropuerto la seguridad en la estación de Bomberos, pudiendo ingresar solo vehiculos de emergencia y su personal respectivo y del área de Operaciones según lo indique el PM. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencia.	* Al recibir la información de alerta de la CNE. enviará personal especializado y equipo a puntos estratégicos y procederá inmediatamente al cierre total permitiendo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este protocolo. * Informará a la CNE el nombre del Oficial que se traslada al CCO. del aeropuerto. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.	* El médico disponible se traslada al CCO del aeropuerto * Confirmar a traves de la REM activacion de Planes de Atención de Emergencias Masivas de Hospitales y capacidad de respuesta. * Coordinara todo lo concerniente al traslado de los pacientes y mantendrá comunicación permanente con los Hospitales de la REM para informarles el nº de heridos y casos que se les está enviando. * Coordinará los requerimiento necesarios para la atención de emergencias medicas. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.	* Procederá a alertar al personal y enviará dos oficiales al CCO del aeropuerto y PM. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.	* Procederá a alertar a su personal y enviara un oficial al CCO. del aeropuerto. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias.

ALERTA 4

CONDICION B

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 4 Condicion B Fuera del Aeropuerto. Accidente en tierra o aire y/o explosion.	* La Torre de Control informa a Estacion de Bomberos del Aeropuerto sobre el accidente tipo de aeronave, nº de pasajeros, ubicación fuera del aeropuerto. * La Torre de Control informará al Departamento de Operaciones y a la Unidad de Investigación de accidentes quienes enviarán dos oficiales al CCO y PM. * Se regirán por las normas de Manejo de Operaciones en Emergencias	La Estación del aeropuerto informa a CCO del accidente. * CCO informa de situación a CNE. e indicará el cuadrante o posición de la nave siniestrada * CCO al recibir alerta enviará las unidades necesarias al lugar y Jefe de Bomberos informara cuando la escena sea segura * El primer oficial de bomberos en la escena, integrará el PM. y coordinará el CCO. con las demás instituciones conforme vayan llegando. * Coordinará en conjunto con Cruz Roja el lugar donde ubicarán el CCO, PM, PRV-1 y 2. * Se regirá por las normas de manejo de operaciones en Emergencias.	* Al recibir reporte de CCO informará a todas las instituciones de Respuesta Cruz Roja, REM. C.C S.S., Policía de Transito, Ministerio de Seguridad, OIJ, DIS. * Informa y alerta a personal y sectores de acuerdo al protocolo interno de comunicaciones * El representante del CATEA o al Oficial de Enlace disponible se trasladara al lugar y se integra al CCO. * Se regirán por las normas de manejo de operaciones de Emergencias	* Al recibir la alerta, enviara las unidades necesarias al lugar y las ubicará al lado del PRV-1 o donde el PM. lo indique, a través del CCO. * Enviara un Oficial al lugar para que se integre al CCO. y un médico o Técnico en Emergencias Médicas al PM. * Coordinará en conjunto con Bomberos el lugar donde ubicará el CCO, PM y PRV-1 y 2. * Se regirán por las normas de manejo de Operaciones en Emergencias.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
* Al recibir la información de la CNE. el Ministerio de Seguridad dispondrá el envío de personal y unidades al lugar, a la orden del CCO. * Designará un Oficial ante el CCO. * Coordinará todo lo concer-niente a la seguridad perimétrica según las ins-trucciones del CCO, en coordinación con el PM	* Al recibir la información de la CNE. alertará a sus bases cercanas, enviará personal especializado y equipo a puntos estratégicos y procederá al cierre total permitiendo solo el paso de personal y vehículos de instituciones que se mencionan en este protocolo. * Enviará a un oficial que se integre al CCO. del lugar del accidente e informará el nombre a la CNE.	* El médico disponible se traslada al CCO. del lugar e informa a CNE. * Confirma a través de la REM activación de Planes de Atención de Emergencias Masivas de los hospitales cercanos al accidente y su capacidad de respuesta * Coordinará todo lo concerniente a el traslado de los pacientes y mantendrá informados a los Hospitales sobre el nº de heridos y casos que se les está enviando. * Coordinará los requerimientos necesarios para la atención de emergencias médicas.	* Procederá a alertar al personal y enviará dos oficiales al CCO y PM.	* Procederá a alertar a su personal y enviará un oficial al CCO , del lugar del accidente.

ANEXO ALERTA TIPO 4B

Cuando una aeronave sufre un Accidente en tierra o aire y/o explosión en una zona de difícil acceso y se desconoce su posición real.

Se establece el siguiente procedimiento de emergencia para todas las instituciones que trabajan en la búsqueda de la misma:

• Todas las instituciones desplazan un oficial de alto nivel con poder de decisión al Centro de Operaciones de Emergencia en la Comisión Nacional de Emergencia para establecer el Centro de Coordinación de Operaciones (CCO).

• El CCO es el punto de enlace entre el personal de la búsqueda y los medios de comunicación.

• La Comisión Nacional de Emergencia establece el canal de comunicación entre el CCO y la Prensa.

• La DGAC establece el enlace entre las aeronaves de búsqueda y las instituciones presentes en el C.

ALERTA 5

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 5 a. Emergencias en las instalaciones fijas del aeropuerto. b. Cuando se presentan problemas tales como terremotos, incendios, explosiones, accidentes laborales, etc., en la terminal o las edificaciones o áreas adyacentes.	* La Administración o Torre de Control informa a Estación de Bomberos del Aeropuerto sobre el incidente e informará a la administración del aeropuerto. * Administración del Aeropuerto tomará las medidas necesarias de control y coordinación y activará el CCO. en el lugar que defina más adecuado. * Torre informará al Departamento de Operaciones. * Torre de Control tomará las medidas de regulación del tránsito aéreo, si el edificio esta muy afectado o la vida del personal se ve en peligro.	* La Estación del Aeropuerto recibe la información de la Administración o de la Torre de Control y declara la alerta comunicandolo a OCO. * OCO informa a Oficina de Comunicaciones de CNE. el incidente y alerta. * Jefe de Estación del Aeropuerto al llegar al sitio evalúa la situación y lo informa a OCO. para que ésta a su vez lo comunique a CNE. y se defina la necesidad de apoyo.	* Al recibir reporte de OCO. alertará a todas las instituciones de respuesta: Cruz Roja, REM, CCSS, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad, OIJ. * Informa y alerta al personal y sectores de acuerdo al protocolo interno de comunicaciones. * De acuerdo a la complejidad de la emergencia procederá a solicitar a las instituciones de respuesta la activación de sus protocolos y envío de personal, equipo y los representantes al CCO, PM, PRV-1, según corresponda.	* Recibe alerta de CNE. y Cruz Roja de Alajuela. * Envía las medidas necesarias para evaluación y según su estimación de necesidades, activará los anillos 1 y 2, ubicando las unidades al lado del PRV-1 o donde el PM lo indique a través del CCO. * En caso necesario dará preferencia a los pasajeros que se encuentran en el edificio a fin de orientarlos y, de ser necesario, trasladarlos a cualquier otro punto, siempre bajo la coordinación de las autoridades competentes. * Será responsable en común acuerdo con las compañías aéreas y las autoridades antes mencionadas de la atención provisional de estas personas. * En caso de personas lesionadas que requieran ser trasladadas a Centros Médicos, se dará especial énfasis a la identificación estas personas.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
* La CNE Informa al Ministerio , que activará las bases de acuerdo a su protocolo y enviará personal y unidades cuando el CCO o PM lo solicite * Enviará a un representante al CCO * Alertará a la DIS., en caso de ser necesario	* Al recibir la información de la CNE, alertará al personal que se encuentre en las cercanías del aeropuerto y bases aledañas * Tomarán las medidas precautorias necesarias para regular el tránsito y envío de efectivos al cierre de vías cuando sea necesario a solicitud del CCO. * Enviará un representante al CCO	* El medico disponible se mantiene alerta y dispuesto a trasladarse al Aeropuerto	* Se mantiene informado. Activa su protoco interno.	* Se mantiene informado. Activa su protoco interno.

ALERTA 6

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 6 En caso de amenaza de atentado terroristas o secuestro.	* La Torre de Control o la administración informa a Estación de Bomberos del Aeropuerto sobre la alerta. * En caso de que la situación se complique, lo comunicará al Jefe de Estación de Bomberos del Aeropuerto quien decidirá el cambio de alerta. * La Torre de Control informará al Departamento de Operaciones de Aviación Civil sobre la alerta, estos activarán su protocolo interno. * Informará al Jefe de Bomberos de la Estación de Bomberos del Aeropuerto el nombre del Oficial de Operaciones disponible para trasladarse al CCO.	* La Estación del Aeropuerto recibe la información de la Torre de Control y Jefe de Estación declara la alerta e informa a CCO. * OCO informa a CNE sobre el problema Operacional, tipo, nº pasajeros y tiempo estimado de arribo. * OCO reconfirma a Oficina de Comunicaciones de la CNE sobre la alerta. * OCO informará a CNE los nombres de los médicos o Técnicos en Emergencias Médicas designados para el PM y PRV-1. * OCO avisará a las estaciones de apoyo como preparación ante alerta 3.	* Al recibir reporte de OCO, alertará a las instituciones de Respuesta: Cruz Roja, CCSS, REM, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad, OIJ. * El representante del CATEA o el Oficial de enlace disponible para trasladarse al CCO. del Aeropuerto cuando se requiera. * Solicitará el traslado a las instituciones de los Oficiales disponibles para el CCO. y PM. * Una vez cancelada o variada la alerta procederá a informar a todas las instituciones mencionadas.	* Recibe alerta de la CNE y Cruz Roja de Alajuela. * Envía las unidades necesarias al aeropuerto según su estimación de necesidades y los ubicará en el parquec costado oeste de la estación, según su protocolo interno. * Informará a la CNE el nombre del oficial designado y disponible para trasladarse al CCO del Aeropuerto y los médicos y Técnicos en Emergencias Médicas designados para el Puesto de Mando y PRV-1. * En común acuerdo con el Jefe de Estación del Aeropuerto un Oficial de Operaciones ingresará al Puesto de Mando. * Una vez cancelada o variada la alerta procederá a informar a sus bases.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)
* La CNE informa al Ministerio y este avisara a la DIS. sobre la situación * El Ministerio alertará las bases del área Metropolitana y provincias cercanas al Aeropuerto. * Informará a la CNE. del nombre del Oficial designado y disponible para trasladarse al CCO. del Aeropuerto * Coordinará la seguridad en la entrada de la estación de Bomberos, pudiendo ingresar solo vehiculos de emergencia y personal respectivo * Dispondrá de lo necesario para acordar el área que defina el Jefe de Bomberos o el CCO.	* Al recibir la información de la CNE alertara al personal que se encuentre en las cercanias del Aeropuerto en le momento que la CNE. o el CCC del Aeropuerto lo requiera * Tomarán las medidas precautorias necesarias para regular el tránsito y efectuar cierre de vías cuando sea necesario, a solicitud del CCO. * Informar a la CNE del nombre del Oficial disponible para trasladarse al CCO. * Una vez cancelada o variada la alerta procedera a informar a sus bases.	* El médico disponible se mantiene alerta localizable y preparado para trasladarse al Aeropuerto en el momento que la CNE o el CCO del Aeropuerto lo requiera * Confirmara a traves de la REM la disponibilidad y capacidad de los Hospitales cercanos y la activacion de sus planes internos para casos de emergencia masiva. * Una vez cancelada o variada la alerta procedera a girar instrucciones por la REM.	* Procedera a alertar al personal y enviara dos oficiales al CCO y PM. * En caso de acto terrorista o amenaza de secuestro a una aeronave nacional o extranjera, se procedera según lo que disponga la Dirección de Inteligencia y Seguridad (DIS) y el Organismo de Investigación Judicial (OIJ) en lo que respecta al manejo de la crisis y aspectos de seguridad. * La estructura establecida por CATEA, para la respuesta de emergencias en forma preventiva o cuando haya víctimas se mantendrá. * En caso de ser necesaria la movilización de la aeronave a una área de crisis, la DIS y OIJ coordinará con la Administración del Aeropuerto El punto será la intersección Charlie Delta o la que por acuerdo definan.	* Procederá a alertar al personal y enviara dos oficiales al CCO y PM. * En caso de acto terrorista o amenaza de secuestro a una aeronave nacional o extranjera, se procedera segun lo que disponga la Dirección de Inteligencia y Seguridad (DIS) y el Organismo de Investigación Judicial (OIJ) en lo que respecta al manejo de la crisis y aspectos de seguridad. La estructura establecida por CATEA, para la respuesta de emergencias en forma preventiva o cuando haya víctimas se mantendra * En caso de ser necesaria la movilización de la aeronave a un área de crisis, la DIS y OIJ coordinará con la Administracion del Aeropuerto el punto será la intersección Charlie Delta o la que por acuerdo definan * Los pasajeros y la tripulación serán evacuado en la posición de estacionamiento designada, y trasladados a una área segura cuando lo indique la DIS. * La búsqueda del artefacto explosivo estará a cargo de los tecnicos de la Dirección de Inteligencia y Seguridad Pública, en conjunto con un perito asignado por la D.G.A.C. y el operador de la aeronave afectada.

ALERTA 7

TIPO DE ALERTA	AVIACION CIVIL	BOMBEROS	COM. NAC. DE EMERGENCIA	CRUZ ROJA
TIPO 7 **MATERIALES PELIGROSOS** a. Accidentes ocurridos en aeronaves y que involucren materiales peligrosos, exceptuando material con riesgo biológico o radiactivo b. Accidentes con materiales peligrosos (incluye incendio y explosiones) ocurridos en instalaciones fijas y que impliquen riesgo químico. c Accidentes o incendios ocurridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo biológico. d Accidentes o incendios ocurridos en instalaciones o aeronaves y que impliquen riesgo radiactivo.	* La Administración o Torre de Control informa a Estación de Bomberos del Aeropuerto sobre el incidente e informara a la administración del aeropuerto. * Administracion del Aeropuerto tomará las medidas necesarias de control y coordinación y activará el CCO en el lugar que defina más adecuado. * Torre informará al Departamento de Operaciones. * Torre de Control tomará las medidas de regulacion del tránsito aéreo, si el edificio esta muy afectado o la vida del personal se ve en peligro.	* La Estacion del Aeropuerto recibe la información de la Administración o de la Torre de Control y declara la alerta comunicándolo a OCO * OCO informa a Oficina de Comunicaciones de CNE, el incidente y alerta. * Jefe de Estación del Aeropuerto al llegar al sitio evalúa la situación y lo informa a OCO, para que esta a su vez lo comunique a CNE y se defina la necesidad de apoyo. * Según lo establecido en el protocolo de respuesta ante emergencias tecnológicas establece el nivel de riesgo de la emergencia (Anexo No 2) * Solicita la intervención de la Unidad de Materiales Peligrosos.	* Al recibir reporte de OCO alertara a todas las instituciones de respuesta. Cruz Roja, REM, CCSS, Policía de Tránsito, Ministerio de Seguridad Ministerio de Salud * Informa y alerta al personal y sectores de acuerdo al protocolo interno de comunicaciones * De acuerdo a la complejidad de la emergencia procederá a solicitar a las instituciones de respuesta la activacion de sus protocolos y envío de personal, equipo y los representantes al CCO, PM, PRV-1, según corresponda. * El representante del CATEA, Emergencias Tecnológicas y Oficial de Enlace se trasladan al lugar cuando se amerite	* Recibe alerta de CNE y Cruz Roja de Alajuela * Envia las medidas necesarias para evaluacion y segun su estimacion de necesidades, activara los anillos 1 y 2 ubicando las unidades al lado del PRV-1 o donde el PM lo indique a través del CCO. * Informará a la CNE el nombre del oficial que se traslada al CCO del Aeropuerto, así mismo los medicos y TEM designados para el PM y PRV - 1 * El Oficial de Bomberos y representante de la Cruz Roja integran el Puesto de Mando, esperarán la llegada del resto de las instituciones. Su ingreso al área se hara con instrucciones del Jefe de Bomberos y previa autorización de la Torre de Control * En caso de personas lesionadas que requieran ser trasladadas a Centros Médicos, se dará especial enfasis a la identificación de estas personas. * Coordinará con el Cuerpo de Bomberos la implementación de procedimientos de descontaminación de pacientes según las guías disponibles por las unidades especializadas.

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA	DIRECCION GENERAL DEL TRANSITO	CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL	ORGANISMO DE INVESTIGACION JUDICIAL	DIRECCION INTELIGENCIA Y SEGURIDAD (DIS)	MIN. DE SALUD DPTO. SUST. TOXI. DPTO.CONTROL AMBT.
* La CNE informa al Ministerio que activará las bases de acuerdo a su protocolo y enviará personal y unidades cuando el CCO o PM lo solicite. * Enviara a un representante al CCO. * Alertará a la DIS., en caso de ser necesario.	* Al recibir la información de la CNE, alertará al personal que se encuentre en las cercanías del aeropuerto y bases aledañas * Tomarán las medidas precautorias necesarias para regular el tránsito y envío de efectivos al cierre de vías cuando sea necesario a solicitud del CCO. * Enviará un representante al CCO.	* El médico disponible se mantiene alerta y dispuesto a trasladarse al Aeropuerto	* Se mantiene informado Activa su protoco interno.	* Se mantiene informado. Activa su protoco interno	* En el nivel de riesgo leve, se mantienen alerta los Departamentos de Sustancias Toxicas y Control Ambiental. * Cuando se declare el nivel de riesgo moderado o alto (según anexo). desplaza personal al CCO, según la condicion de alerta 7 establecida. - Para las condiciones "a, b", desplaza personal de sustancias químicas o salud ocupacional. Para la condición "d" desplaza personal de radiaciones ionizantes. - Para la condicion "c" coordinará con la CNE el desplazamiento de microbiologos a la escena. * Por medio del Dpto. de Control Ambiental, define sobre la disposición final de los desechos.

CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES (CCO)

CAPITULO IV
CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES (CCO)

1. Será coordinado por la Administración del Aeropuerto o su representante y se define como el encargado de proveer al Puesto de Mando y a todo el personal que labora en el área de desastre de todas las necesidades que estos soliciten, por lo que sus miembros deberán tener capacidad de decisión y alta jerarquía institucional.

2. Estará ubicado en la Estación del Cuerpo de Bomberos del Aeropuerto o en un lugar escogido por el mismo CCO., Estará compuesto por un oficial de Bomberos, un oficial de la Comisión Nacional de Emergencia, un oficial del Ministerio de Seguridad, un representante de la Línea Aérea afectada, un representante de la Dirección General de Aviación Civil, un oficial de la Cruz Roja Costarricense, un oficial de la Policía de Tránsito, un oficial del Organismo de Investigación Judicial y un oficial de la Dirección de Inteligencia y Seguridad, un representante de la Caja Costarricense de Seguro Social, todos con equipo de radio portátil en comunicación directa con sus respectivas instituciones.

3. Este Centro Coordinador de Operaciones tendrá las siguientes funciones:

a. Coordinar la evaluación de los daños causados por el accidente y velar por el cumplimiento de las normas de manejo de Operaciones en Emergencias.

b. Cada representante deberá establecer y mantener comunicación por vía telefónica o radio con sus superiores.

c. Coordinar con el Puesto de Mando, las acciones de ingreso de unidades de rescate, ambulancias, vehículos de transporte de cadáveres y cualquier otro vehículo necesario para la atención de la emergencia.

d. El Centro Coordinador de Operaciones designará un encargado para distribuir todos los equipos que se encuentren en bodega a los diferentes grupos de trabajo, y otros materiales que se consideren indispensables.

e. Procurar el transporte adecuado de las víctimas del accidente hasta los centros hospitalarios.

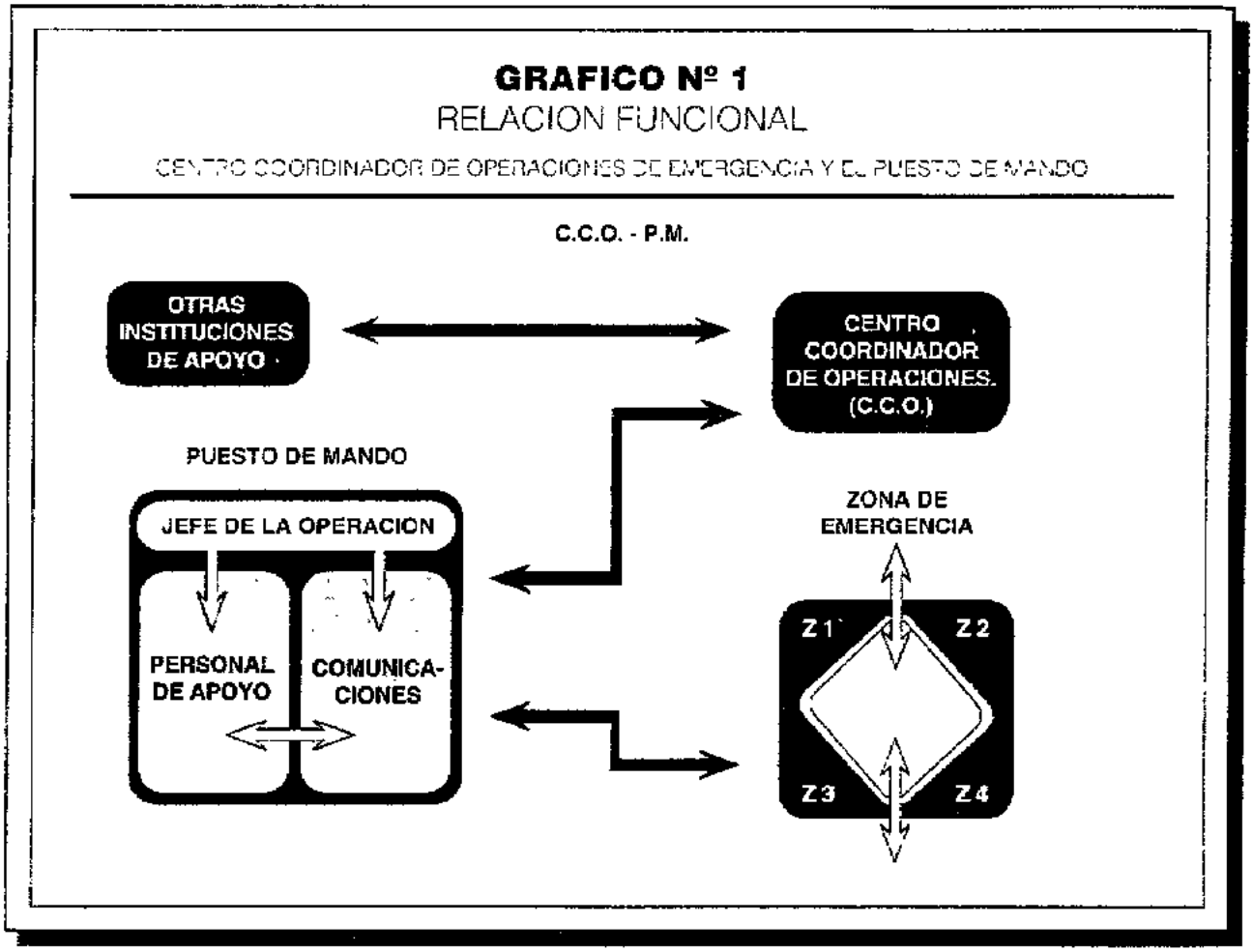
f. Brindar los suministros que se consideren indispensables.

g. Brindar la información a la prensa según las estimaciones de los representantes institucionales ante el CCO por medio de un vocero designado.

GRAFICO Nº 1

RELACION FUNCIONAL

CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES DE EMERGENCIA Y EL PUESTO DE MANDO



PUESTO DE MANDO

CAPITULO V
PUESTO DE MANDO (PM)

1. Entendemos por Puesto de Mando (PM) el lugar en la zona de emergencia y/o desastre, donde se reúnen los representantes institucionales con poder de decisión a valorar, coordinar y decidir los procedimientos operativos y solicitar los requerimientos logísticos necesarios para la atención de la emergencia por medio de un centro Coordinador de operaciones (CCO), siempre y cuando esté conformado, de lo contrario asumirá ambas funciones hasta que las circunstancias lo demanden.

2. Será coordinado por el representante de la institución que se encuentre más involucrado con la emergencia (accidente de avión el Jefe de Bomberos del Aeropuerto, Amenaza de bomba la DIS.) o se nombrará en mutuo acuerdo entre los representantes.

3. Estará integrado conjuntamente y en estrecha colaboración por: un Médico designado por la CCSS, un Técnico de Emergencias Médicas del Cuerpo de Bomberos o uno de la Cruz Roja, el representante de la Dirección General de Aviación Civil, un Oficial del O.I.J., un representante de mantenimiento de la Línea Aérea afectada y un oficial de Seguridad, un oficial de Operaciones y Socorros de la Cruz Roja.

4. El Puesto de Mando estará instalado en vehículos oficiales de cualquiera de las dos instituciones Bomberos y Cruz Roja, se ubica en la posición más conveniente en coordinación con la Torre de Control y el Jefe de Bomberos del Aeropuerto.

5. Son funciones del Puesto de Mando:

a. Coordinar las operaciones de búsqueda, rescate, evacuación y atención a las víctimas.

b. Establecer el Sistema de Perímetraje en coordinación con todas las instituciones.

c. Coordinar, ejecutar y mantener el orden en las acciones de operación de ambulancias, unidades de rescate, personal médico, paramédico, socorristas o cualquier otro personal técnico, al sitio del accidente estableciendo un perímetraje de respuesta.

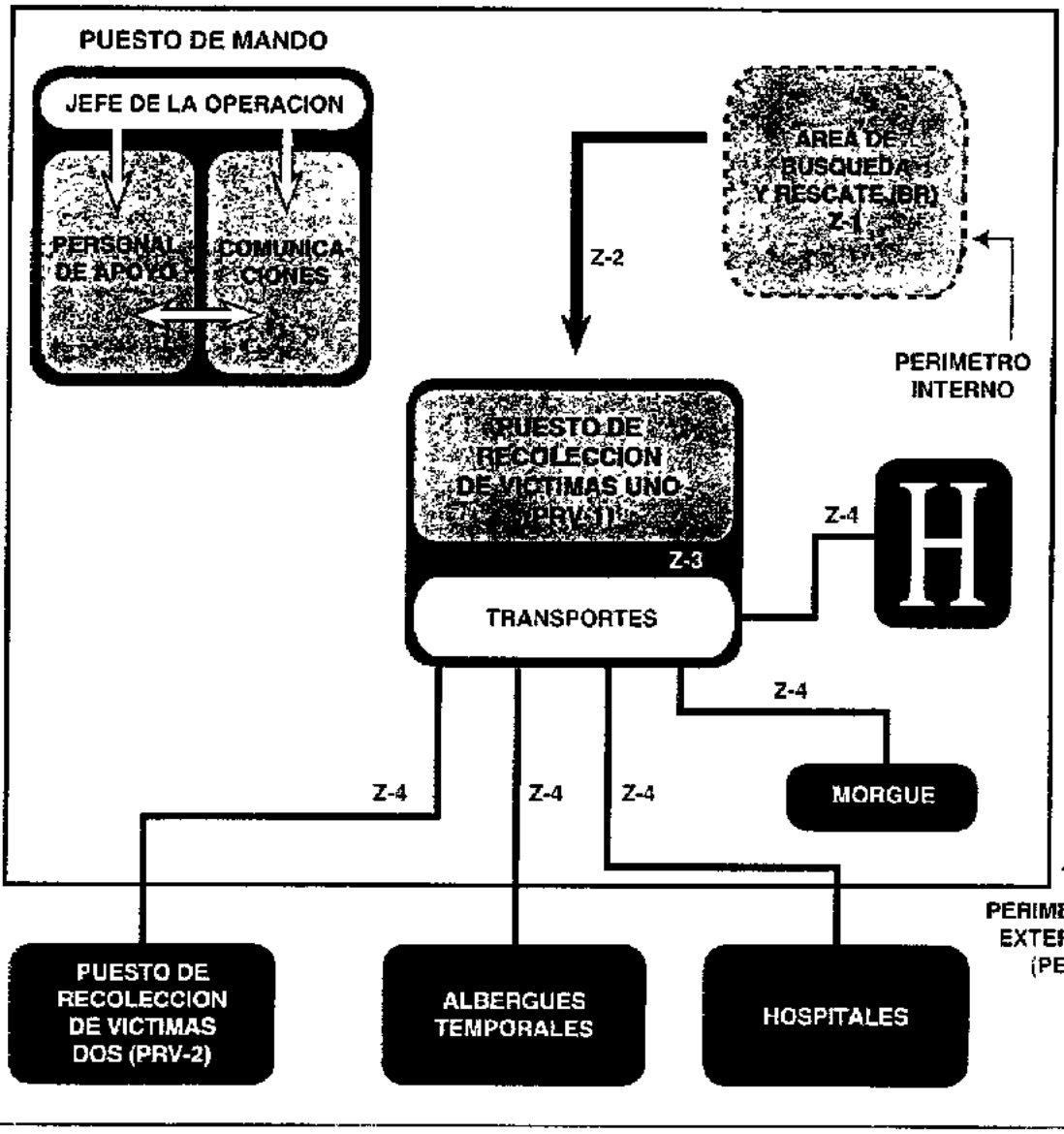
d. Organizar la evacuación de víctimas hacia el Puesto de Recolección de Víctimas uno (PRV - 1).

e. Organizar en conjunto con el investigador de accidentes del OIJ y la D.G.A.C. la custodia de evidencias y acordonamiento del área.

f. Organizar y dirigir las operaciones de movilización de pacientes hacia los centros hospitalarios, Puesto de Recolección de Víctimas Uno; para ello se requiere que mantenga comunicación, tanto con la Torre de Control del Aeropuerto como con el Jefe de Bomberos. Podrá utilizar o solicitar, coordinar con el Centro Coordinador de Operaciones, el transporte de equipo y otros que se consideren adecuados para la evacuación de las víctimas.

GRAFICO Nº 2

DIAGRAMA DE OPERACION DEL PUESTO DE MANDO



SISTEMA DE PERIMETRAJE

CAPITULO VI
SISTEMA DE PERÍMETRAJE

El sistema de Perímetraje en Costa Rica se esarrolló con el fin de mejorar los tiempos de espuesta y, sobre todo, en obtener la coordinación de todas las instituciones involucradas de na forma más efectiva.

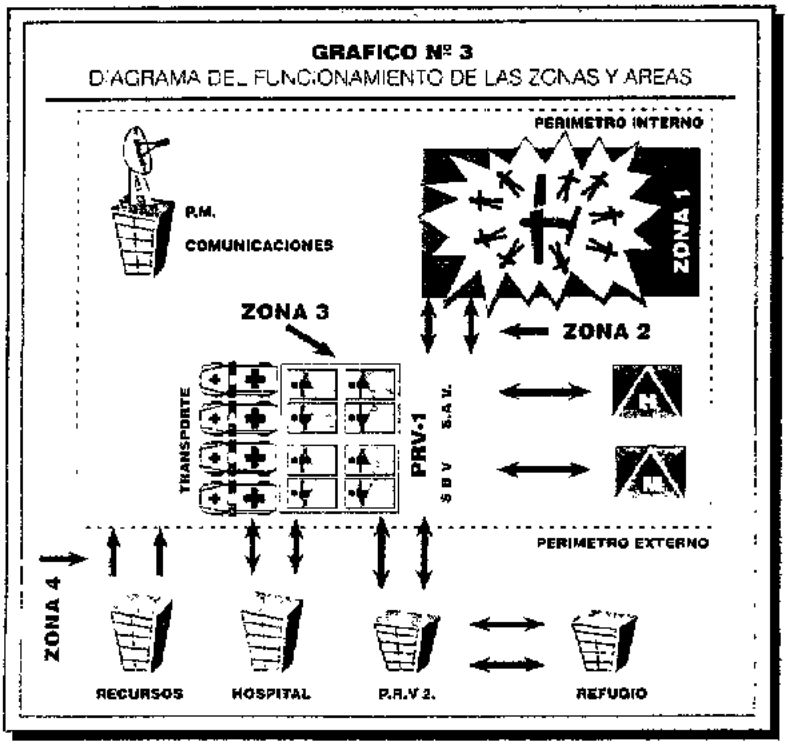
El Centro Coordinador de Operaciones CCO) es la máxima autoridad de mando en la mergencia y es quién define y establece el nivel e coordinación en el Puesto de Mando como en escena misma, por ello se establecen perímetos, zonas y áreas para lograr una mejor coordiación institucional como de los recursos existentes.

. Perímetros, Zonas y Áreas.

Deberá contar con dos perímetros, cuatro onas y siete áreas claramente diferenciadas y definidas, bajo el sistema de perimetraje en la escena.

1.1. Perímetros
1.1.1. Perímetro interno (PI)
1.1.2. Perímetro externo (PE)
1.2. Zonas
1.2.1. Zona 1: Búsqueda y Rescate (BR.)
1.2.2. Zona 2: Evaluación o Circulación Interna (CI.)
1.2.3. Zona 3: Puesto de Recolección de Víctimas uno y Triage (PRV-1.)
1.2.4. Zona 4: Circulación Externa (CE.)
1.3. Áreas
1.3.1. Área de Comunicaciones (C)
1.3.2. Área de Helipuerto (H)
1.3.3. Área de Morgue (M)
1.3.4. Área del Puesto de Recolección de Víctimas dos (PRV-2)
1.3.5. Área del Albergue Temporal (AT)
1.3.6. Área de Transporte (T)
1.3.7. Área de Recursos (R)

GRAFICO Nº 3
DIAGRAMA DEL FUNCIONAMIENTO DE LAS ZONAS Y AREAS



Para mejor comprensión serán detallados en orden funcional.

1.1. Perímetros

Son espacios físicos que en una emergencia encierran una determinada función operativa y se clasifican de acuerdo a su nivel de riesgo y acción de trabajo de los grupos de respuesta.

1.1.1. Perímetro interno (PI)

El perímetro interno es el de mayor riesgo y donde solamente van a actuar las instituciones de respuesta con el equipo adecuado y las medidas de seguridad recomendadas para la emergencia que se está desarrollando.

Es la línea que limita la zona de Búsqueda y Rescate y la Zona de Circulación Interna, está línea limita un espacio físico que puede ser de un diámetro de 20 metros del centro de la emergencia hasta de 150 metros en caso de un accidente Aéreo.

En situaciones mas peligrosas como son derrames de algún tipo de sustancia tóxica el perímetro debe ser mayor y con el procedimiento operativo para tal efecto.

1.1.2. Perímetro externo (PE)

El perímetro externo comprende el Perímetro interno como las zonas y áreas donde se van a desarrollar las diferentes funciones de los organismos de respuesta. Es la línea que limita las zonas de trabajo y los curiosos, permitiendo a las instituciones trabajar con custodia y seguridad.

1.2. Zonas

1.2.1 Zona 1: (Z - 1) :Búsqueda y Rescate (BR.)

Es el sitio o lugar donde se localizan las víctimas. Es la zona de operaciones de más alta peligrosidad. El personal que penetre a ésta debe ser d alto entrenamiento en el tipo de emergencia qu se está atendiendo; deberá contar con equipo d protección adecuado al incidente o emergencia

Se nombrará un encargado (Jefe de grupo) par esta zona, cuyas funciones serán:

- Designar una persona para efectuar (START o TRIAGE.

- Registrar todo paciente que se evacúe a l zona 2, e inmediatamente lo comunicará al áre de comunicaciones.

- Mantener una comunicación fluida con la zc na 2, utilizando el área de comunicaciones.

- Identificar y anotar a todo trabajador de res cate, tomando muy en cuenta los lugares dond éstos están asignados en el área de emerger cia o desastre.

- Para toda necesidad de recursos, de cua quier tipo, el encargado de la zona deberá tram tario con el jefe de operaciones, por medio de área de comunicaciones.

- Deberá tener muy en cuenta el estrés y car sancio de los trabajadores a su cargo; deper diendo del tipo de operación, se efectuarán gru pos de trabajo con cambios cada media hora más, especialmente si las operaciones son e espacios confinados y deberá velar para que s. ejecute estrictamente este punto.

- El encargado de esta zona será el técnic con más experiencia en el área de emergencia que en ese momento esté trabajando.

1.2.2. Zona 2. (Z - 2): Evaluación o Circulación Interna (CI.)

Comprende el sitio donde se recogen los pacien

tes y se trasladan hasta la próxima zona. (Z-3)

Esta zona es de moderada peligrosidad, por lo tanto, también se debe permitir sólo personal con equipo básico de protección individual. Se nombrará un encargado para esta zona, cuyas funciones serán:

- Registrar todo paciente que se evacué a la zona 3, e inmediatamente lo informará al Área de Comunicaciones.

- Escoger personal muy bien entrenado en técnicas básicas de levantamiento y transporte de pacientes, así como en excelentes condiciones físicas.

- Establecer un patrón de transporte de la zona 1 hacia la zona 3 y viceversa.

- Al igual que en la zona 1, vigilará el estrés y cansancio del personal.

- Cualquier solicitud de recursos, la efectuará el encargado de la zona hacia el jefe de la operación, por medio del Área de Comunicaciones.

1.2.3. Zona 3. (Z - 3): Puesto de Recolección de Víctimas Uno. (PRV-1.)

Es la zona donde se trasladan los pacientes para su clasificación y/o atención.

Esta zona debe ser colocada a una distancia prudencial que garantice la seguridad a quienes laboran en ella, pero que no esté muy lejos ya que dificultaría el transporte de los pacientes por parte de Z - 2.

Se debe llevar un estricto registro de:

- Nombre, sexo y edad de los pacientes atendidos.

- Centro hospitalario al que fue remitido de acuerdo a lo establecido con el CCO.

- Tipos de lesión (genérico) que presenta.

En esta zona se concentrará la mayor parte del personal médico y paramédico. El encargado tendrá entre otras responsabilidades las siguientes:

- Designar un coordinador médico.

- Establecer sub áreas para las diferentes categorías (roja, amarilla, verde, negra)

- Registrar todo paciente que se evacué a las áreas de Albergue Temporal, Puesto de Recolección de Víctimas dos y Centros Hospitalarios, e inmediatamente lo informará al Área de Comunicaciones.

- Al igual que la zona 1, vigilará el estrés y cansancio del personal.

- Cualquier solicitud de recursos la efectuará el encargado de la zona hacia el jefe de la Operación, por medio del Área de Comunicaciones.

1.2.4. Zona 4 (Z - 4): Circulación Externa (CE)

La zona de Circulación Externa es la comprendida entre la zona 3 y la Morgue, el Helipuerto, los Hospitales, el Albergue Temporal y el PRV-2.

Se nombrará un encargado para esta zona, cuyas funciones serán:

- Controlar la evacuación de pacientes a los lugares donde lo determine el PRV-1 (Z - 3), llevando un registro pormenorizado de: número de ambulancia, destino, nombre del paciente, otros.

- Coordinar con el Puesto de Mando sobre el

movimiento de pacientes, lo mismo que su destino.

• Con previa autorización del Jefe de la Operación, se podrá designar un asistente.

• Mantener comunicación fluida con el Puesto de Mando.

• Evitar saturar los hospitales, manteniendo una alternabilidad en el transporte de pacientes con el PRV-1 y el Puesto de Mando.

Coordinador médico.

Es recomendable que el coordinador médico sea un especialista en medicina crítica, con experiencia en atención de emergencias masivas o desastres. En su defecto se podría asignar a un:

- Técnico de Emergencias Médicas.
- Asistente de Emergencias Médicas.
- Enfermera con especialidad en Medicina de Emergencias.
- Otro personal de salud.

Esta persona nombrará al oficial de TRIAGE y TAGGING de pacientes, también a las personas que aplicarán las técnicas de Soporte Vital Básico (SVB) y Soporte Vital Avanzado (SVA); en general designará o se encargará de todos los cuidados médicos de emergencia de los pacientes a su cargo.

Una vez ejecutado adecuadamente todo lo anterior, los pacientes serán trasladados al Centro Hospitalario correspondiente o a las áreas que les corresponde de acuerdo a su clasificación.

De necesitarse recursos extra, los coordinará con su encargado de la zona, éste a su vez hacia el Puesto de Mando.

1.3. Áreas

1.3.1. Área de Comunicaciones (C)

Todas las comunicaciones entrantes o salientes se canalizan a través del área de Comunicaciones. Esta deberá contar, como mínimo, con:

• Equipos de radio necesarios, en las frecuencias que se estén utilizando, ubicados en las diferentes zonas de emergencia.

• Con un adecuado personal de las diferentes instituciones involucradas operando los equipos anteriores.

• Un encargado, el cual deberá tener al menos, mínimos conocimientos en telecomunicaciones, así como en los sistemas operativos predeterminados o protocolos.

• Un lugar con el máximo de facilidades posibles de operación y de seguridad, dentro de las limitaciones propias de una zona de desastre o emergencia.

Se debe establecer el procedimiento adecuado para la transferencia de información a los miembros del PM. y del CCO.

1.3.2. Área de helipuerto (H).

Es la zona (de contarse con esta ayuda) en donde aterrizarán y despegarán las aeronaves.

Se designará un encargado con experiencia en este tipo de operaciones, entre sus funciones están:

• Establecer los probables sitios de aterrizaje, demarcando los lugares para abordaje y descarga respectivamente.

• Con previa autorización del Puesto de Mando establecer comunicación radial con las aeronaves

por las frecuencias que en este momento determine la Dirección General de Aviación Civil.

• Las evacuaciones de pacientes las establecerá el encargado del PRV-1 (Z - 3), en coordinación con el encargado de (Z - 4) según su prioridad, e indicando su destino.

• Cada aeronave con pacientes críticos será acompañada por un funcionario del servicio de salud o quien designe el PRV-1 (Z - 3).

• No se permitirá el aterrizaje de otras aeronaves salvo para tareas de búsqueda y rescate.

• De necesitar más recursos, los coordinará con el Puesto de Mando.

1.3.3. Área de Morgue.(M)

A esta área se trasladarán las víctimas fallecidas en el PRV-1 o que se han removido necesariamente de la Zona de Búsqueda y Rescate para efectuar otro rescate, para su primera revisión o clasificación, se nombrará un encargado para esta zona que, de ser posible, será un miembro del Organismo de Investigación Judicial, y trabajará de la siguiente forma:

• Determinará de inmediato el sitio adecuado para su ubicación con todas las medidas sanitarias y de seguridad posible.

• De ser factible se utilizarán refrigeradores, esto dependería de la magnitud y el tiempo de atención de la emergencia o desastre. También podrían utilizarse tiendas de campaña, trailers, otros.

• Se llevará un estricto control de los cuerpos que ingresan o salen. Donde se registrará por lo menos lo siguiente: Horas de ingreso, egresos y otros, numeración de la tarjeta, sexo, edad, aproximada, rasgos físicos importantes, indumentaria y otros aspectos que debe tomar en cuenta el Poder Judicial.

• El encargado de la zona coordinará las acciones correspondientes con:

- El juez, alcalde o secretario judicial del lugar.
- Médico Forense o el responsable.
- Encargado de la policía en el lugar.
- Encargados de otros departamentos técnicos del Poder Judicial que se presenten a la zona.
- Otros que determine el encargado de la zona.
- De necesitarse más recursos, los tramitaría con el Puesto de Mando.

1.3.4. Área Puesto de Recolección de Víctimas Dos: (P.R.V- 2)

Es una segunda opción que depende de la magnitud del incidente o accidente, laborará en los mismos términos de la Zona 3, (Z - 3) salvo que, en la mayoría de los casos, a este puesto se destinarán los pacientes que no es necesario en el primer momento trasladar hacia el Hospital. Esta área tendrá entre sus funciones:

• Llevar un registro detallado y constante de entradas y salidas de pacientes, pero se observará detenidamente la evolución del paciente, para efectuar de ser necesario un segundo Triage.

• Tendrá una cantidad menor de personal médico y paramédico, así como de equipo para soporte de la operación; de necesitar más recursos, los tramitará con el Puesto de Mando.

1.3.5. Área de Albergue Temporal (AT)

Esta área se instalará dependiendo de la necesidad, del tiempo y la magnitud del evento. Se nombrará un encargado con experiencia en el manejo de instalaciones provisionales, quien tendrá como funciones principales:

• La supervisión de cierto número de personas que tendrá a su cargo para la atención de este albergue.

• Tendrá a su cargo una cantidad de materiales y equipos para el soporte inmediato de la operación, de necesitar más lo tramitará con el puesto de mando.

• Mantendrá un estricto control de entradas y salidas al albergue, registrados en un libro de datos, que se mantendrá actualizado.

• De necesitar apoyo logístico, lo tramitará con el puesto de mando, dando las necesidades claras con la cantidad bien definida.

• Preverá la colaboración de personal de salud para vigilancia epidemiológica y nutricional, saneamiento ambiental, atención de salud y de ser necesario educación para la salud.

1.3.6. Transporte (T).

La zona de transporte es donde se estacionarán los vehículos para el traslado de pacientes ya atendidos a los distintos puntos fuera del Perímetro Externo. Esta área es la responsable por velar que siempre se cuente con los vehículos y personal necesario para la emergencia.

Por lo que siempre:

• Tendrá a su cargo la mayor cantidad de vehículos y ambulancias, según la magnitud de la emergencia o desastre.

• De necesitar apoyo logístico, lo tramitará con el puesto de mando, dando las necesidades claras con la cantidad bien definida.

• Establecerá una área fuera del perímetro externo donde dispondrá de más medios de transporte en caso de ser requeridos y con ello evitar la aglomeración en la zona 3.

• Coordinará con el Puesto de Mando la rutas de circulación de los vehículos tanto al ingreso como a la salida de los mismos.

1.3.7. Area de Recursos (R)

Es esta área la responsable de velar porque todos aquellos suministros adicionales y que superen la necesidad del Perímetro Externo se mantengan disponibles para ser utilizados en el momento que el Puesto de Mando lo requiera.

Debe existir un responsable de área, en constante comunicación con el Puesto de Mando.

Su ubicación será fuera del Perímetro Externo en un lugar seguro y de fácil acceso, tanto de lo externo como hacia los Perímetros.

2 . Sectores

El sector es uno o varios costados del perímetro interno estos pueden tener diferentes nombres y generalmente lo determina el lugar y la facilidad para identifica el sector como por ejemplo el sector este, sector oeste, sector izquierda, sector del balcón, etc.

Estos sectores tienen como fin establecer áreas de trabajo de acuerdo a los grupos de búsqueda y rescate y a la magnitud de la emergencia.

Los sectores son establecidos por el Jefe de la Zona de Búsqueda y Rescate.

3. Directrices para la efectiva comunicación en el puesto de mando.

A fin de regular el flujo de información, la comunicación en el Puesto de Mando se regirá de la siguiente forma:

GRAFICO Nº 4
SECTORES DEL PERIMETRO INTERNO

Todas las informaciones ingresarán por el área de comunicaciones, estas deberán enviarse al jefe de operaciones, quien toma las determinaciones pertinentes; una vez hecho esto, las envía al área de comunicaciones nuevamente, la cual establecerá el mejor medio o camino para transmitirlo.

Las comunicaciones entre las zonas será bajo la autorización del área de comunicaciones.

La comunicación con el CCO. debe ser excelente, ya que de esta excelencia, depende todo el operativo de coordinación interinstitucional e institucional.

4. **Líneas de mando en el puesto.**

Todas las zonas y áreas serán regidas por un encargado, y estos a su vez por el jefe de operaciones, el cual se designará en la persona de mayor jerarquía del ente que tenga más responsabilidad sobre la emergencia, de los representantes institucionales reunidos en el puesto de mando, (o quien en éste delegue) o al de mayor jurisdicción geográfica, por afinidad, o en último caso, el de mayor experiencia.

Esta persona será la única que podrá nombrar o remover a los encargados de zona y área. A su vez, el CCO. será la única instancia que podrá nombrar o remover a los jefes de operaciones.

5. Los medios de comunicación colectiva.

- Estarán ubicados en un puesto designado por el CCO. o el jefe de operaciones.

- Todos los comunicados a la prensa los dará únicamente la persona designada por el CCO. o el jefe de operaciones.

- Los periodistas no podrán penetrar al área del perimetraje, salvo con órdenes del CCO. o el Jefe de Operaciones y con un guía especializado, por su seguridad.

PUESTO DE RECOLECCION DE VICTIMAS

CAPITULO VII
PUESTOS DE RECOLECCION DE VÍCTIMAS

1. Para efectos de atención de víctimas, la estación de bomberos, se constituye en un puesto de atención y recolección de víctimas, dado el caso se ubicará en cualquier otro lugar dependiendo del grado de la emergencia.

a. El Coordinador del PRV-1 será designado por el médico del CCO, con el apoyo de personal médico y paramédico autorizado (Cruz Roja, Bomberos, Médico del Aeropuerto y Médico de la CNE).

b. En este lugar se efectuará una segunda selección de las víctimas de acuerdo con el sistema Triage, si ya se realizó la primera en el sitio de accidente.

c. El equipo de atención de víctimas será coordinado por el médico de mayor experiencia quien fungirá como Oficial de Triage, en su ausencia el TEM o AEM de mayor experiencia.

d. Se prestará atención de primeros auxilios, soporte vital Básico, Soporte Vital Avanzado y se coordinará el traslado de pacientes al Sistema Hospitalario, con autorización médica.

e. Se mantendrá un almacén interinstitucional que contenga materiales y equipos propios para la atención de emer-gencias bajo la responsabilidad, previo inventario, del Jefe de Bomberos del Aeropuerto y/o Sanidad Aérea del Aeropuerto. Su actualización y reposición está bajo el apoyo del CATSS.

2. Se establecerá un PRV-2 fuera del Perímetro Externo para atender los pacientes leves y aquellos sin heridas y a la vez para proceder a la revisión médica y psicológica de los mismos.

3. La empresa aérea será la responsable de proporcionar los recursos necesarios para el PRV-2, que incluye la traducción del idioma como de la atención alimenticia y abrigo.

TRIAGE

CAPITULO VIII
TRIAGE

Compilado por
Dr. Daniel Quesada Rodríguez

1. Definición

El Triage tiene por objeto clasificar con rapidez a los heridos en función del beneficio que presumiblemente podrán obtener de la atención médica y no sólo de acuerdo con la gravedad de sus lesiones. (Spirgi)

Para ser efectivos, la medicina aplicada en desastres debe estar confinada a emplear medidas básicas necesarias para preservar la vida y la función. Probablemente, sea necesario prescindir de técnicas, medicamentos o artefactos que en otras condiciones son de uso común. Las funciones de médicos enfermeras y técnicos se traslaparán y será necesario usar voluntarios con mínimos conocimientos.

Las medidas heroicas para salvar vidas que sería difícil aún en condiciones normales, deprivarán a otros de esas medidas con una mejor expectativa. La distinción esencial es "ahora versus luego". En esto radica la esencia del triage. El triage se inicia tan pronto como llega personal calificado a la zona de desastre, se realiza una revisión rápida de la escena del número de víctimas, peligros para las víctimas y rescatadores, y la necesidad de ayuda adicional.

Existen varios métodos descritos para el triage, hay métodos cuantitativos como el trauma score que tendrán poca utilidad en los desastres y aún en emergencias diarias; y está el método cualitativo de los cuales el código de colores es el más usado.

También se ha descrito el método de categorías de 5, 4, 3, 2 rangos y el sistema START que significa simple triage y transporte rápido, que tiene mayor utilidad en eventos de pocas víctimas o con suficientes recursos, pues el objetivo principal es el rápido transporte. En desastres mayores sirve como seleccionador inicial. Este método consiste en valorar el paciente primariamente ordenándoles movilizarse hacia algún sitio de manera que los que queden serán los que requerirán una clasificación, luego se clasifican usando tres variables: la frecuencia respiratoria según sea mayor o menor de 30, el grado de perfusión valorado en base a la presencia o no de pulso radial, y del tiempo de llenado capilar, y por ultimo si el paciente es capaz o no de seguir órdenes sencillas. Esquemáticamente se cataloga en forma algorítmica de la siguiente (página siguiente)

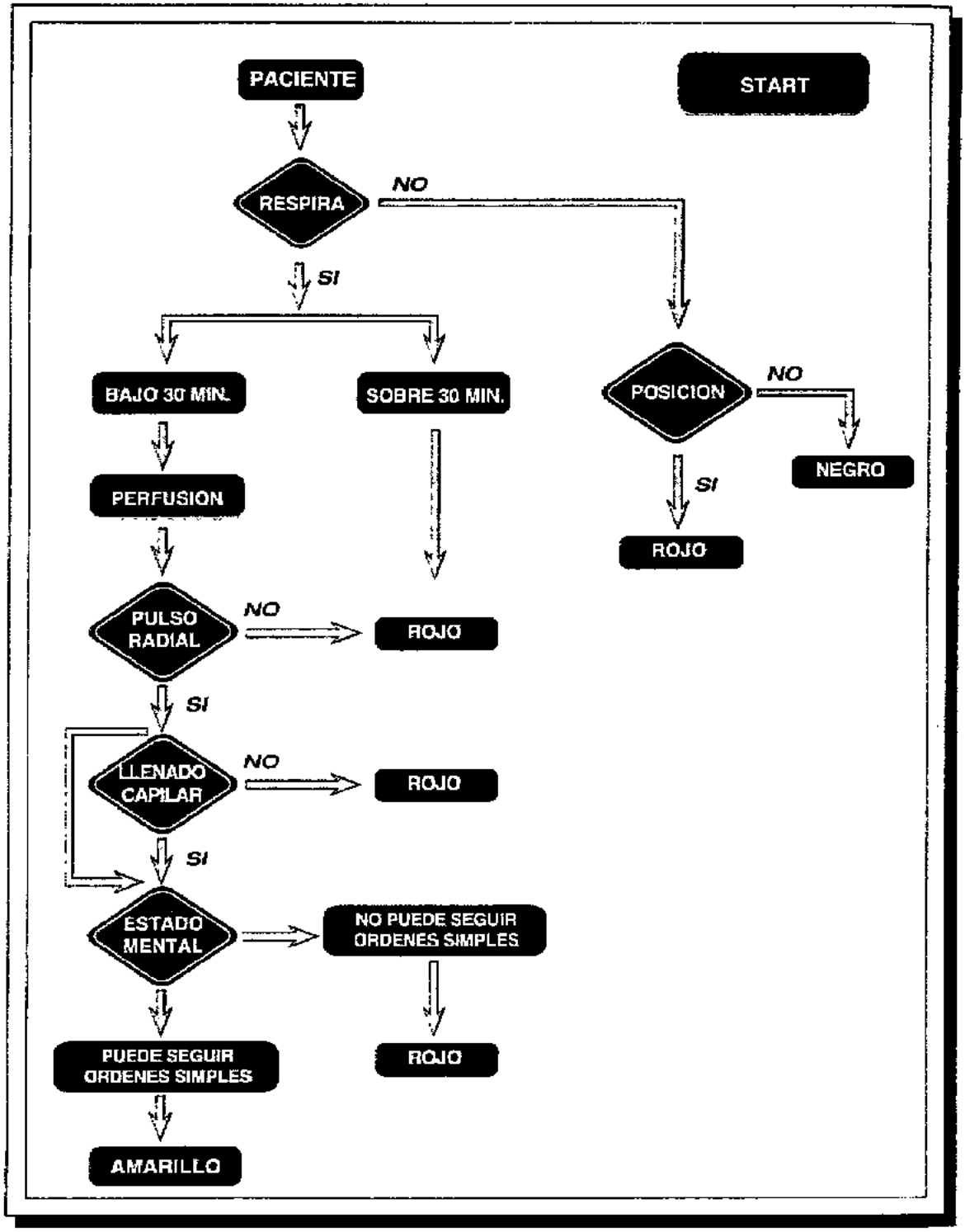
Para la clasificación común con el código de colores se emplea el rojo, amarillo, y verde, en orden descendente de prioridad.

El rojo se usa para etiquetar aquellos pacientes que requieren atención inmediata, tomando en cuenta además la recuperabilidad y la sobrevida a largo plazo.

El amarillo, agrupa aquellos pacientes que tienen una lesión o padecimiento serio pero cuya atención puede ser diferida por unas horas.

El verde se emplea para aquellos pacientes con lesiones simples, que no ameritan una atención o que puede ser atendidos en cualquier momento.

El triage pretende hacer un uso racional de los recursos disponibles y salvar el mayor numero de vidas. En eventos de víctimas múltiples procura no congestionar los servicios de emergencias en forma innecesaria. El proceso en sí, es difícil, requiere de cierta destreza y experiencia y aún así tiene un 80% de acierto; Influye en ello no sólo la capacidad individual sino también el número de víctimas, el escenario, la cualidad de las víctimas en cuanto a sus lesiones.


PACIENTE
START
RESPIRA
NO
SI
BAJO 30 MIN.
SOBRE 30 MIN.
POSICION
NO
NEGRO
SI
ROJO
PERFUSION
PULSO RADIAL
NO
ROJO
SI
LLENADO CAPILAR
NO
ROJO
SI
ESTADO MENTAL
NO PUEDE SEGUIR ORDENES SIMPLES
PUEDE SEGUIR ORDENES SIMPLES
ROJO
AMARILLO

Asi en un desastre mayor las prioridades van a variar si se compara con un accidente cotidiano que envuelva 10 o 15 víctimas. El grado de estrés de seguridad y confianza en sí mismo del clasificador, influirán notablemente en sus decisiones. Este aspecto humano se puede minimizar con un adecuado entrenamiento. Dentro de las fallas más importantes que ocurren en la atención de víctimas de un desastre se señalan las siguientes:
Fallas en actuar en forma expedita.

Fallas en reconocer situaciones que ponen en peligro la vida.

Fallas en intervenir en el momento crucial .

Fallas en actuar en el orden apropiado.

Es importante recalcar que la función del oficial de triage es estrictamente de clasificar y no de brindar atención a menos de que sea muy rápida y salvadora.

2. Valoración Inicial de Víctimas en Masa para la realización del Triage.

Dado que el procedimiento de triage envuelve tantas variables, se pretende en este segmento establecer pautas o guías que ayuden a la toma de decisiones. Partiendo del principio, de que el objetivo del triage es priorizar la atención de aquellos más afectados, existan tres factores a considerar como signos pivote al evaluar un paciente crítico, aunado a lo que pueda obtenerse por interrogatorio, en aquellos pacientes que sea posible.

I. Estado de consciencia.

II. Patrón respiratorio.

III. Estado de perfusión sanguínea.

I. Estado de consciencia

El estado de consciencia para efectos prácticos puede clasificarse en cuatro categorías:

• Sopor, cuando el paciente está somnoliento, pero se despierta al estímulo y permanece así por un tiempo corto, sin necesidad de estímulos sucesivos.

• Estupor, cuando el paciente necesita estímulos constante para mantener contacto con el medio.

• Coma, cuando el paciente no tiene contacto con el medio aun con estímulos.

• Estado confusional, cuando el paciente está consciente pero desorientado o tiene una percepción alterada del medio ambiente que lo rodea. En todas ellas se requerirá el transporte prioritario, con excepción del paciente en coma que además tiene lesiones evidentemente severas e irrecuperables.

Las causas que originan estas alteraciones pueden clasificarse en dos categorías básicas:

1. Lesiones estructurales cerebrales. Generadas principalmente por trauma, y/o sangrados intracraneales. En la mayoría de los casos se asociarán a signos de focalización neurológica, y todas clasificaran como rojas.

2. Lesiones metabólicas Interesan en este caso que nos ocupa el shock, la hipoglicemia, hipoxemia.

En el campo prehospitalario la mayoría de estas lesiones serán de categoría roja, salvo aquellos casos que sean Irrecuperables, o en los que una intervención mínima pueda estabilizar saficientemente al paciente para retardar su traslado.

A nivel hospitalario la prioridad puede variar a amarillo si el paciente está hemodinamicamente estable y no lateralizado o sin signos de focalización, situación en la cual, dependiendo del número de víctimas podrá retrasarse su atención.

II. Patrón respiratorio.

En este aspecto interesan frecuencia y tipo de respiración

Se evaluará si hay o no disnea, polipnea, taquipnea, o depresión respiratoria. La polipnea o hipernea y la depresión respiratoria se relacionan más frecuentemente con lesiones cerebrales. La disnea o taquipnea se relacionan más con patología pulmonar o cardiocirculatoria. Para efectos del triage es importante pensar en pneumotorax, trauma cerrado o penetrante de tórax, o shock.

Todo paciente con estas condiciones será de categoría roja.

Eventualmente un proceso crónico descompensado cuya severidad será variable, se presentarán principalmente en casos de desastre en los que se ha descrito un aumento en la incidencia de descompensaciones de enfermedades crónicas, en estos casos de nuevo la prioridad variará de acuerdo a las posibilidades de ofrecer una estabilización en el campo y de la severidad del mismo. Para el área hospitalaria la prioridad será variable y probablemente sean amarillos e incluso verdes dependiendo de la demanda.

III. Estado de perfusión sanguínea.

Para su evaluación se examina:

a. Temperatura de la piel

b. Color de la piel.

c. Pulsos, o presión sanguínea si es posible.

d. Estado de consciencia.

Si la piel está caliente se puede asumir una buena perfusión tisular, si es fría y pálida se presume una hipoperfusión que se complementa con la evaluación de pulsos, el estado de consciencia y el llenado capilar, que el tiempo normal es el mismo que dura el explorador diciendo "llenado capilar" equivalente a 2 segundos.

Para efectos prácticos se considera que si se palpa el pulso radial la presión sistólica arterial es de 80 o más mmHg. Si se palpa el pulso femoral la presión es al menos de 70 mmHg, y si solo se palpan pulsos carotideos la presión es de 60 mmHg.

Los síntomas de shock son ansiedad, confusión , taquicardia usualmente mayor de 100, y un retardo en el llenado capilar.

El shock siempre será un paciente de categoría roja .La alteración del estado de consciencia con signos de hipoperfusión implica una lesión grave.

Cuando los sitios de sangrado son evidentes el dx no es difícil, pero cuando no, ayuda tener en mente que los sitios de sangrado oculto más importantes son fracturas de fémur, trauma cerrado de abdomen, hemotorax, sangrados retroperitoneo y fracturas de pelvis.

Habrá ocasiones en que las lesiones son tan evidentes que no ameritan examen.

Respecto al paro cardiorespiratorio será rojo cuando es presenciado, sin embargo debe tomarse en cuenta las lesiones subyacentes y el tipo de desastre.

Lesiones como quemaduras de más del 50% o exposiciones de masa encefálica son de muy mal pronóstico. Las quemaduras faciales llevan implícito el riesgo de quemadura de vía aérea, en paciente con signos de dificultad respiratoria, lo que le convierte en categoría roja.

3 . Lesiones Potencialmente Mortales.

En un desastre mayor se generaran gran cantidad de víctimas. Datos recopilados del terremoto de Armenia(Nogi), mostró que un 25 - 30 % eran heridos leves, un 40% tenia lesiones combinadas, un 22% trauma de cráneo, el 19% tenia lesiones de miembros inferiores, 11% síndrome de aplastamiento, el 10% trauma de miembros superiores. Generalmente las causas de mortalidad en sismos son trauma de cráneo y tórax, hemorragias masivas, asfixia por polvo generado en el colapso de estructuras, shock, síndrome de aplastamiento, hipo, o hipertermia por exposición al frío a al calor. Lógicamente dependerá del tipo de evento, localización hora, cantidad de población afectada etc., pero estos datos dan una buena idea de lo que enfrentaremos para un futuro desastre.

En la emergencia común de víctimas múltiples, el trauma es obviamente lo dominante.

Puede deducirse que los servicios se verán sometidos a una gran demanda en el que una clasificación adecuada será de vital importancia.

Ahora corresponde analizar una serie de conceptos básicos sobre lesiones que se presentan en una persona y que pondrían en peligro su vida, por lo que se daría pautas de corte general que sirvan de base para el proceso del triage.

4 . Lesiones de cráneo.

Indudablemente el trauma de cráneo es una de las principales causa de morbilidad en los desastres y accidentes. Puede ser cerrado o penetrante. El trauma cerrado tendrá riesgo y por ende será de categoría roja, cuando:

a. Tengan alteración sostenida del estado de consciencia.
b. Se asocie a signos de focalización o anisocoria.
c. Se asocie a inestabilidad hemodinámica.
d. Se asocie a crisis convulsiva.
e. Tenga fracturas con hundimiento de cráneo.
f. Es importante conocer que un 5% de los trauma severos de cráneo se asocian a fractura de columna cervical.

Las pupilas reactivas y los movimientos oculares conservados indican tallo cerebral intacto y favorece un buen pronóstico. Al contrario las midríasis paralítica y la parálisis ocular son de mal pronóstico.

Las lesiones penetrantes dependiendo de la cuantía son lesiones de mal pronóstico, al igual que la exposición de masa encefálica. Se evaluará en base a los parámetros descritos, para decidir su categoría y su recuperabilidad.

5 . Trauma maxilofacial y cuello

Las lesiones maxilofaciales llevan implícito riesgo de lesión de columna cervical, la cual con una buena inmovilización lo convierte categoría amarilla. Serán rojas en medida en que pueda comprometer la vía aérea o vasos sanguíneos de mediano o grueso calibre. Las lesiones de cuello penetrantes tienen el riesgo de lesión de vasos sanguíneos, cuando penetran más allá del platisma.

Se consideran síntomas o signos de alarma los siguientes:

- Paciente disneico
- Disfonía o ronquera.

- Sangrado profuso.
- Hematomas
- Estridor.
- Desviación de la traquea
- Sgx neurológicos asociados.

6 . Trauma de tórax.

En tórax, el pneumotorax es una lesión potencialmente mortal si es hipertensivo, o en lesiones penetrante cuando el orificio es mayor o similar al de la traquea produciendo una "ventilación por el orificio" que obviamente es inefectiva.

El pneumotorax hipertensivo se reconoce por la disnea la cianosis la presencia de Ingurgitación Yugular (IY) y el silencio del hemitorax afectado a la auscultación y la desviación de la traquea al lado contrario.

El hemotorax masivo puede producir shock.

Las lesiones de grandes vasos en trauma son a menudo fatales, de hecho son una de las causas de muerte instantánea. El taponamiento cardiaco es una lesión grave que se reconoce por el shock, la disnea, la IY, cianosis, sin congestión pulmonar. La contusión pulmonar y cardiáca producirán síntomas en forma más alargada por lo que regularmente no serán pacientes rojos, sino amarillos. La ruptura de bronquios o de la traquea se reconocen porque producen un efisema masivo y son lesiones que pueden ser graves. Otras lesiones potencialmente mortales son: El trauma penetrante, la disnea asociada a edema de cara y cuello, con cianosis y desviación de la traquea, que significa lesión de mediastino y compresión de la vena cava. La fractura de clavícula y de la 1era. y 2da. costillas tienen alto riesgo de lesión vascular, contusión miocardiaca o ruptura de traquea.

La disnea y el shock serán los signos pivotes para todos estas lesiones cuya presencia lo cataloga como rojo.

7 . Trauma de abdomen.

Es una de las lesiones más difíciles de valorar durante el triage por la poca manifestación clínica que puede tener y por las múltiples lesiones que pueden presentarse. Signos de shock y dolor pueden ser las manifestaciones que sirvan de base para una evaluación rápida y decidir su traslado inmediato o no. El examen físico será de ayuda. Si se catalogan como amarillos estos pacientes, por estar hemodinamicamente estables deben ser revalorados con cierta frecuencia. El objetivo principal es reconocer cuando existe una condición de resolución quirúrgica, porque el error más serio es retardar este tipo de intervención.

En el trauma penetrante, dependerá de la magnitud de la lesión y la localización de la misma, en el sentido de suponer lesión a órganos como el hígado o bazo que habitualmente producen sangrados importantes o lesion de grandes vasos. En la emergencia cotidiana serán rojos, durante un desastre dependerá de si está hemodinamicamente inestable. El "abdomen vacío" implica una hernia diafragmatica post-traumática y es una emergencia.

Las lesiones retroperitoneales pueden producir sangrados importantes, en especial accidentes de alta velocidad. Es menos frecuente en desastres naturales. Por último cabe mencionar que las lesiones que lucen aparatosas como heridas grandes de abdomen pero que solo comprometen piel y músculo, no necesariamente son rojas.

8 . Trauma óseo y de tejidos blandos.

De ellos hay dos que pueden ser graves: las fracturas de fémur y las fracturas de pelvis, por las hemorragias que pueden producir al lesionar vasos de grueso calibre. En menor grado, las lesiones de clavícula y las fracturas supracondíleas de humero. Las fracturas múltiples pueden producir shock.

Otras lesiones óseas que serán usualmente amarillas son las lesiones de columna, que no se asocian a shock, o verdes como las fracturas simples. Las fracturas expuestas son una emergencia reactiva en el sentido que entre más temprana sea la cirugía o el lavado quirúrgico menor es el riesgo de infección. Dependerá entonces del número de víctimas y de la capacidad resolutiva.

La lesión muscular masiva será categoría roja. Serán amarillas en desastres si es posible darles líquidos intravenosos, analgesica y sino hay sangrado activo. Su riesgo potencialmente mortal reside en el desarrollo de insuficiencia renal aguda (por rabdomiolisis), e hiperkalemia, con arritmias consecuentes. También tiene alto riesgo de infección y de desarrollar el síndrome compartimental que se instaura rápidamente, cuyo diagnóstico se hace con base en el dolor intenso, parestesias o pérdida de sensibilidad, además el edema; la desaparición de los pulsos es un estado muy avanzado.

Las lesiones vasculares que ameritan reparación, si la hemorragia es controlable y no hay un estado de shock, pueden catalogarse como amarillas.

9 . Trauma medular

Los signos y síntomas del trauma medular son:

- Shock inexplicable
- Bradicardia más shock.
- Piel caliente y seca.
- Parálisis flácida
- Respiración abdominal
- Signos neurológicos asociados.

Las condiciones para categorizarlos como rojos son los trastornos respiratorios o la presencia de shock.

10 . Trauma en la paciente embarazada.

Básicamente tiene los mismos riesgos en lo que a trauma se refiere, más las lesiones que pueda sufrir el feto, principalmente el desprendimiento de placenta lo cual debe ser tomado en consideración.

11 . Otras patologías

Las patologías no traumáticas se presentaran con ligero aumento en su incidencia en los desastres, por lo que no deben dejarse de lado. Las descompensaciones de enfermedades crónicas será frecuente pero tiene especial relevancia el dolor torácico, por ser un síntoma de enfermedades potencialmente mortales como es el infarto del miocardio. Usualmente el paciente tendrá síntomas de alarma asociados como disnea, diaforesis, hipotensión, vómitos, alteraciones del pulso. Tiene especial significado el dolor de duración limitada. Estos pacientes deben ser catalogados como rojos.

Las enfermedades como el asma, EPOC, la DM, o la hipertensión arterial pueden descompensarse durante un desastre, se valoraran en el grado de compromiso respiratorio o hemodinámico, para valorar su prioridad.

12 . Quemaduras.

En quemaduras es importante enfatizar lo siguiente:

1. Las quemaduras de vía aérea son potencialmente mortales. Se sospechan cuando hay quemadura de cara y cuello, depósitos de carbón en orofaringe o esputo carbonáceo.

2. Las quemaduras mayores del 50% tienen muy poca posibilidad de recuperación.

3. Las quemaduras entre un 30 a un 40% son de categoría roja. No debe olvidarse la posibilidad de tener trauma asociado.

NORMATIVA GENERAL DE OPERACION POR INSTITUCION

CAPITULO IX
NORMATIVA GENERAL DE OPERACIÓN POR INSTITUCIÓN

Para los efectos de la coordinación en las maniobras de extinción, evacuación, rescate y atención de víctimas de un accidente aéreo se establecen los siguientes lineamientos y unidades de apoyo:

• BOMBEROS

• La máxima autoridad en las labores de extinción estarán representadas por el Jefe de Bomberos del Aeropuerto.

• Le corresponde al Jefe de Bomberos del Aeropuerto declarar y cancelar las alertas de la 2, 3, 4, 5 y 7.

• El Jefe de Bomberos en el Aeropuerto será el único que declare el área segura y autorice el ingreso de personal especializado para las maniobras de evacuación y rescate.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo el esquema de Manejo de Operaciones en Emergencia y Perímetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional.

• Difundirá a todo su personal el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencias aéreas en el país.

• AVIACIÓN CIVIL

1. Dirección General de Aviación Civil

• De acuerdo con las disposiciones del Convenio Internacional de Aviación Civil le corresponde a la Dirección General de Aviación Civil, la investigación de incidentes o accidentes aéreos con el propósito de que se establezcan las causas y tomar medidas preventivas para evitar casos similares.

Tal investigación se debe conducir conforme al documento OACI-Nº6920-AN/855, el anexo 13 y el Reglamento de la Materia.

Al producirse un incidente o accidente la Dirección General de Aviación Civil en cada caso particular sigue, asigna y designa al personal de investigación necesario.

2. Torre de Control

• Mantendrá una comunicación estrecha con el Jefe de la Estación de Bomberos del Aeropuerto.

• Suministrará toda la información necesaria que le sea requerida por el CCO o Jefe de Bomberos del Aeropuerto.

• Informará de la sucedido a la Dirección General de Aviación Civil por los canales internos de comunicación así como la activación y cancelación de las alertas.

• Mantendrá el control de ingreso y egreso al área de personal y unidades en coordinación con el Jefe de Bomberos.

• Difundirá a todo su personal el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencia aérea en el país.

3. Administración del Aeropuerto

• Mediante su plan interno de emergencia y canales internos de comunicación avisará a los diferentes puestos de entrada a la pista, rampas, área de maniobras, para que no permita el ingreso a ninguna persona, exceptuando el personal de las instituciones de respuesta, plenamente identificados y en cumplimiento absoluto de una función dentro de la emergencia.

• En caso de emergencia fungirá como coordi-

nador del Centro Coordinador de Operaciones (CCO).

• Prohibirá al personal de las diferentes áreas del aeropuerto, el ingreso al sitio del accidente o sus proximidades.

• Designará al personal responsable de emitir información al Público y Prensa de acuerdo con lo que establece el CCO del aeropuerto. Los progresos de las labores de rescate y atención de víctimas será informado por el responsable que designe la Dirección General de Aviación Civil, mediante boletines, con datos brindados por el CCO.

• En caso de una potencial emergencia, despejará la pista de todo obstáculo a la mayor brevedad.

• Una vez finalizada la atención de una emergencia coordinará con el Departamento de Operaciones de Aviación Civil y el explotador, sobre el traslado de la aeronave fuera de la pista.

• Difundirá a todo su personal el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencia aérea en el país.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de Manejo de Operaciones en Emergencia y Perímetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional.

• CRUZ ROJA COSTARRICENSE

• Definirá la composición de los anillos de Respuesta y su activación de acuerdo con las necesidades.

• Atenderá las recomendaciones y disposiciones de seguridad en la escena para el ingreso de su personal.

• Para fines de refuerzo con personal y unidades de la Cruz Roja Costarricense establece un primer anillo de socorro, compuesto por los Comités de la Cruz Roja de San José, Alajuela, San Joaquín de Flores, San Antonio de Belén, Heredia y Santa Bárbara de Heredia.

• Un segundo anillo estaría compuesto por Santo Domingo de Heredia, Tibás, Guadalupe, Turrúcares, Grecia, San Pedro de Poás, los cuales serán activados a solicitud del Jefe de la Cruz Roja, en el lugar de la emergencia, pudiendo ser llamados a colaborar otros comités no mencionados, acorde con las circunstancias.

• Trabajarán de acuerdo con las directrices emanadas de la Cruz Roja Costarricense y lo establecido en el presente instructivo de operaciones.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de Manejo de Operaciones en Emergencias y Perimetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional.

• Difundirá a todo su personal el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencias aéreas del país.

• MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA

• El Ministerio de Seguridad Publica difundirá, a todo su personal, el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencias aéreas en el País.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de manejo de Operaciones de Emergencias y Perímetraje, dentro o fuera de un Aeropuerto.

• El Personal de la Fuerza Pública Prohibirá y regulara el paso de personas que no tenga una función especifica dentro de la emergencia.

• Mantendrá acordonada el área perimétrica al accidente, de acuerdo con lo que defina el

C.C.O.(Centro Coordinador de Operaciones) o el Puesto de Mando (P.M.). Se regirá, en lo posible, un perímetro mínimo de 100 mts a partir de todas las partes de la aeronave.

• Orientará a los pasajeros de la aeronave siniestrada, al sitio designado por el C.C.O. (Centro Coordinador de Operaciones) o (P.M.) Puesto de Mando. Todos los pasajeros deberán ser valorados por un médico aunque se encuentren en aparente buena condición.

• Custodiará las pertenencias, evidencias y áreas de operación de la emergencia.

• Detendrá y denunciará a los sospechosos de robo, o alteración de evidencias .

• Asumirá estas funciones y procedimientos de acuerdo a la alerta según anexo 1.

• **MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES**

* Policía de Tránsito

• Tomará todas las medidas necesarias para regular el tránsito y efectuar el cierre de vías cuando sea necesario, en coordinación con el Centro Coordinador de Operaciones o de acuerdo a lo que establece el protocolo de alertas.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de Manejo de Operaciones en Emergencias y Perímetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional.

• Difundirá a todo su personal el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencias aéreas en el país.

• **CAJA COSTARRICENSE DE SEGURO SOCIAL**

• Es la institución encargada de brindar la atención médica de urgencia y el tratamiento definitivo de los pacientes que han sido llevados a sus centros.

• Deberá identificar a las víctimas, llevando un registro de ellas y de su condición en coordinación con el Departamento Médico Legal del OIJ.

• A través del personal responsable, comunicará a familiares e interesados el estado de salud de las personas atendidas.

• Coordinará a través de la Medicatura Forense el traslado a este último de los cadáveres de las víctimas que fallecieron en la CCSS, llevando un registro de las mismas.

• Brindará el apoyo técnico y logístico para que los equipos de radio de la REM que están en sus hospitales permanezcan operando y sean atendidos las 24 horas del día.

• Es la institución responsable de suministrar los materiales y equipos médicos necesarios para la bodega del aeropuerto.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de Manejo de Operaciones en Emergencias y Perímetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional.

• Difundirá a todo su personal el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencias aéreas en el país.

• **ORGANISMO DE INVESTIGACIÓN JUDICIAL**

• El Organismo de Investigación Judicial, establecerá los niveles de coordinación para lo que

corresponde a su campo y enviará el personal y equipo que considere necesario para lo concerniente a la búsqueda, manejo y preservación de evidencias y recolección de cadáveres.

• El equipo del Organismo de Investigación Judicial esperará que bomberos estabilice el sitio y Cruz Roja evacue los heridos e inmediatamente asumirá la conducción del manejo del sitio para proceder al rastreo de evidencia orgánica y no orgánica, verificará y/o rectificará acordonamiento y efectuará el levantamiento, con técnica conocida.

• Ninguna institución podrá movilizar, levantar o examinar, cualquier tipo de evidencia orgánica y no orgánica sin que cuente con la autorización de la Autoridad Judicial competente (Juez de Instrucción). La no observación de esto se considerará delito de desobediencia a La Autoridad.

• Durante el período del levantamiento de víctimas, el Organismo de Investigación Judicial, acepta la colaboración de otras instituciones, en tanto este personal se ponga a la disposición del jefe de grupo del Organismo de Investigación judicial y cuente con el aval de la Autoridad Judicial competente.

Si hay fallecimiento de víctimas en proceso de triage o durante el traslado, estos se deberán ubicar en un sitio preestablecido, llamado morgue temporal.

. Toda información referente a fallecimos y su identificación será brindada únicamente por el médico forense a cargo de la operación o quien el Organismo de Investigación Judicial designe; además se coordinará la recolección y transporte hacia la Morgue Judicial.

• La responsabilidad del levantamiento de instrumentos y otros elementos de interés técnico para el esclarecimiento de la causa del accidente, es de la Autoridad Judicial con el concurso de la Policía Judicial y éstos remitirán dicha evidencia según su criterio para los análisis periciales.

• El Organismo de Investigación Judicial, instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de Manejo de Operaciones en Emergencias y Perímetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional y difundirá a todo su personal, el presente protocolo y sus alcances en caso de emergencias aéreas en el país.

• **DIRECCION DE LA PRESIDENCIA**

• **Dirección de Inteligencia y Seguridad**

• Establecerá los niveles de coordinación para lo que corresponde a su campo y enviará el personal y equipo que considere necesario para lo concerniente a la búsqueda, manejo y preservación de evidencias y recolección de cadáveres.

• En caso de acto terrorista de una aeronave nacional o extranjera en vuelo o en tierra, declarará la alerta 6.

• Las instituciones de respuesta acatarán las disposiciones de la DIS, OIJ, MSP en lo que respecta a seguridad y procedimientos de el manejo de la crisis, manteniendo siempre respuesta a emergencias, en forma preventiva o cuando hay víctimas.

• Instruirá a su personal sobre las normativas de trabajo bajo el esquema de manejo de Operaciones en Emergencias y Perímetraje, dentro de un Aeropuerto Internacional.

• Difundirá, a todo su personal, el presente protocolo y sus alcanses en caso de emergencias aéreas en el País.

- **COMPAÑIAS AEREAS**

- Según Decreto Ejecutivo 7037-T, Reglamento de Emergencia para el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en su Capítulo VIII y Artículo 48 dice así:

- Tan pronto sean notificados de que se ha producido una fase de alerta, la compañía explotadora deberá colaborar con los procedimientos de la siguiente manera:

a) Enviará un mecánico especialista y un oficial de tránsito al lugar del accidente o al punto de reunión predeterminada en el Aeropuerto;

b) El mecánico especialista colaborará con el Jefe de Bomberos en la asistencia técnica necesaria, principalmente en el accionamiento y operación de los dispositivos de evacuación de la aeronave;

c) La compañía afectada enviará al Centro de Coordinación de Operaciones (CCO) de la emergencia, a un funcionario de alto nivel y con capacidad de toma de decisión para colaborar y apoyar las gestiones del CCO;

d) Las compañías aéreas que dispongan de vehículos deberán estacionarlos en las cercanías a la zona de operaciones y ponerlos a disposición del Centro Coordinador de Operaciones o frente al edificio terminal;

e) Solamente los empleados designados por una compañía aérea cuya aeronave se vea involucrada en un accidente aéreo podrán dirigirse al lugar del mismo, pero siempre con la previa autorización por parte del Centro Coordinador de Operaciones y sin descuidar las instrucciones de la Torre de Control con respecto al tránsito por pistas y calles de rodaje;

f) los jefes de estación de las compañías aéreas deberán tomar nota de la cooperación que se solicita y deben instruir a su personal respecto a que salvo casos excepcionales y en los cuales se debe solicitar autorización, que de prohibida la circulación de personal o vehículos en la plataforma, pistas de rodaje, pista principal. El responsable del acatamiento de esta disposición lo es expresamente del Jefe de Estación de cada compañía aérea.

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO X
DISPOSICIONES GENERALES

- Una vez recibida la alerta por los Servicios de Tránsito Aéreo, la Administración y Torre de Control sobre la emergencia, deberán notificar de inmediato al Cuerpo de Bomberos del Aeropuerto, quienes serán los responsables de activar las diferentes fases de este manual, siempre en concordancia con el tipo de alerta percibida.

- Una vez establecido tanto el Puesto de Mando como, el Centro Coordinador de Operaciones, deberán informar al Jefe de Bomberos que están preparados.

- En caso de atentado terrorista o secuestro en una aeronave nacional o extranjera se regirá inicialmente por la alerta Nº 6; de complicarse la situación el Jefe de Bomberos activará el tipo de alerta que considere más conveniente y todas las instituciones responderán en base a esa.

- Las ambulancias al llega al Aeropuerto, coordinarán con el encargado de transportes designado por el CCO el ingreso o estacionamiento. El personal y Operadores del equipo, no podrán hacer abandono de estas en ningún momento.

- En caso de alerta y condición B las primeras autoridades que lleguen al lugar en lo posible coordinarán la orientación del resto de autoridades respecto al sitio del accidente, la custodia de objetos y cualquier tipo de restos que sean producto del accidente.

- Queda absolutamente prohibido a todo el personal recoger o tocar cualquier tipo de pertenencias u objetos en el lugar, con el fin de no obviar u ocultar evidencias. Asimismo queda terminantemente prohibido fumar en las pistas o cerca del sitio del accidente.

- Solo el responsable de prensa designado por el CCO. o Aviación Civil podrá oficialmente brindar información, por lo que ningún miembro de las instituciones de respuesta debe hacer comentarios sobre le accidente o incidente.

ABREVIATURAS

CAPITULO XI
ABREVIATURAS

1. **CATEA:** Comité Asesor Técnico del Emergencias Aéreas
2. **CNE:** Comisión Nacional de Emergencia
3. **DGPT:** Dirección General de Policía de Tránsito
4. **MSP:** Ministerio de Seguridad Pública
5. **DGAC:** Dirección General de Aviación Civil
6. **OIJ:** Organismo de Investigación Judicial
7. **CCSS:** Caja Costarricense de Seguro Social
8. **CRC:** Cruz Roja Costarricense
9. **OCO:** Oficina de Control de Operaciones / Cuerpo de Bomberos
10. **PRV-1:** Puesto de Recolección de Víctimas Uno
11. **PRV-2:** Puesto de Recolección de Víctimas Dos
12. **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional
13. **DIS:** Dirección Inteligencia y Seguridad Nacional
14. **CCO:** Centro Coordinador de Operaciones
15. **PM:** Puesto de Mando
16. **CATSS:** Comité Asesor Técnico del Sector Salud
17. **COCESNA:** Corporación Centro Americana de Servicios de Navegación Aérea
18. **TEM:** Técnico en Emergencias Médicas
19. **AEM:** Asistente en Emergencias Médicas
20. **REM:** Red de Emergencias Médicas

ANEXOS

CAPITULO XII

ANEXO 1

MINISTERIO DE SEGURIDAD PUBLICA

I. ALERTAS Y PROCEDIMIENTOS A SEGUIR POR LA CENTRAL DE RADIO Y COMUNICACIONES.

• Cuando reciba de la C.N.E. (Comisión Nacional de Emergencia) una alerta la Central de Comunicaciones activará el protocolo interno del Ministerio de Seguridad Publica.

• Alertará a los Comandantes Regionales y a las unidades policiales más cercanas del aeropuerto o la zona del desastre que corresponda según la jurisdicción, velando por que se cumpla a cabalidad.

• Recopila la información detallada eficazmente y posteriormente a la activación del protocolo interno para informes a los superiores y al departamento de PLANES Y OPERACIONES.

• La Central de Radio y Comunicación mantendrá las frecuencias necesarias para la emergencia.

A. COMANDANTES ENCARGADOS DE ASUMIR EL PUESTO DE MANDO EN LOS DIFERENTES AEROPUERTOS.

1- Aeropuerto Juan Santamaría.
Coordinador Comandante de B-2

2- Aeropuerto de Liberia.
Coordinador Comandante de B-7

3- Aeropuerto Tobías Bolaños.
Coordinador Comandante de C-2

4- Aeropuerto de Limón.
Coordinador Comandante de B-6

5- Aeropuerto de Golfito
Coordinador Comandante de Comando de Golfito

II. PROCEDIMIENTOS A SEGUIR SEGUN EL TIPO DE ALERTA.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 1:

CONDICIONES METEOROLOGICAS DESFAVORABLES:

A- Cuando la visibilidad sea inferior a 5 kms.

B- Cuando la capa más baja de luz sea inferior a 300 mts.

C- Cuando se considere que la maniobra de despegue o aterrizaje no pueda ser observada por la torre de control.

D- Cualquier condición meteorológica que pueda dificultar las maniobras de despegue o aterrizaje.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 2.

VIGILANCIA ESPECIAL:

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

B- Central de Comunicaciones alertará a bases del área metropolitana, provincias y zonas

cercanas al aeropuerto involucrado. Informará a la C.N.E el nombre del oficial designado y disponible para trasladarse al C.C.O. del aeropuerto.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 3.

EMERGENCIA GENERAL:

A- Cuando se conozca con certeza que una aeronave en vuelo o en tierra tenga dificultad para su operación normal, motivada por factores técnicos o humanos, podrían ser causa inminente de un accidente.

B- La C.N.E informará a la Central de Radio Comunicaciones éste alertará a las bases que involucran. Enviará a las unidades y el personal de apoyo al aeropuerto debiéndose ubicar en la Vigilancia Aérea y el oficial al mando coordinará con el C.C.O. del aeropuerto.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 4.

CONDICIÓN "A ":

A- Dentro del aeropuerto, accidente en tierra o aire, y/o Explosión.

B- La C.N.E informará a la Central de Comunicaciones y éste a la vez alertará al Comandante encargado, bases involucradas. También enviará unidades y personal de apoyo al aeropuerto debiéndose ubicar en la sección aérea y el oficial al mando coordinará con el C.C.O. del aeropuerto.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 4.

CONDICIÓN " B ":

A- Fuera del aeropuerto, accidente en tierra o aire, y/o Explosión.

B- Al recibir la alerta de la C.N.E informará a la Central de Comunicaciones dispondrá el envió de unidades y personal de apoyo a la orden del C.C.O. del aeropuerto, coordinará todo lo concerniente a la seguridad perimétrica según las instrucciones del C.C.O. en coordinación con el P.M.(Puesto de Mando).

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 5.

EMERGENCIAS EN LAS INSTALACIONES FIJAS DEL AEROPUERTO:

Cuando se presenten problemas tales como:

- Terremotos.
- Incendios.
- Explosiones.
- Accidentes laborales etc, en la terminal o en las edificaciones o áreas adyacentes.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 6.

ACTOS TERRORISTAS EN AERONAVES O INSTALACIONES FIJAS DEL AEROPUERTO:

La C.N.E. informa al centro de comunicaciones y éste avisará a la D.I.S. sobre la situación, también alertará a las bases del

área metropolitana y provincias, cercanas al aeropuerto. Informará a la C.N.E. el nombre del oficial designado y disponible para trasladarse al C.C.O. del Aeropuerto.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 7

ATENCION DE EMERGENCIAS TECNOLOGICAS

Cuando se presenten problemas como:

-Derrames de materiales:químicos,productos radiactivos.
-Fugas de sustancias químicas.
-Reacciones exotérmicas violentas
-Emanaciones de gases

PASOS A SEGUIR POR EL COMANDANTE DEL PUESTO DE MANDO:

1- Todas las unidades de apoyo deberán ingresar a la Sección Aérea.

2- El Comandante de las unidades de apoyo deberá ponerse a la orden del Puesto de Mando, el cual asignará ubicación correspondiente en la zona de emergencia.

3- El Comandante del Puesto de Mando (P.M.) deberá ubicar personal de apoyo de acuerdo a sus necesidades para acordonar el perímetro.

4- El Comandante del Puesto de Mando, deberá de tener obligación de acordonar perimétricamente y asegura para evitar el ingreso de personal ajeno a realizar actos no lícitos, o que interfieran en el desempeño de los cuerpos de socorro.

5- El Comandante de Puesto de Mando, coordinará con su homólogo de tránsito el ingreso de Bomberos, Cruz Roja, para evitar colisiones y embotellamientos. También deberán analizar el terreno para las unidades de socorro.
6- Reportará al Comandante ubicado en C.C.O., (Centro Coordinador de Operaciones), los informes de lo que se va realizando así como los requerimientos de apoyo logístico y recursos humanos.

7- Coordinará con el C.C.O. la ubicación de la prensa, a fin de que no afecten el buen desarrollo del operativo.

III. PASOS A SEGUIR POR EL COMANDANTE DEL CENTRO COORDINADOR DE OPERACIONES

1- Al primer aviso de alerta del centro de comunicaciones se desplazará al C.C.O., (Centro Coordinador de Operaciones), ubicado en edificio de Bomberos del aeropuerto y coordinará a un oficial que ejerza funciones en el Puesto de Mando, ubicado anexó al área del accidente.

2- Analizará conjuntamente con el Puesto de Mando las necesidades logísticas para sectorizar y asegurar el lugar del accidente.

3- Establecerá contacto con el centro de comunicaciones, para requerir el apoyo de ayuda de las unidades adyacentes.

4- Mantendrá informado al Centro de Comunicaciones de lo que vaya aconteciendo y de los movimientos que realicen por parte del Ministerio de Seguridad Pública y unidades involucradas en el operativo, tales como Bomberos, Cruz Roja, Sección Aérea, O.I.J., Policía de Tránsito.

5- De acuerdo a la envergadura de emergencia, deberá coordinar la limpieza en coordinación con la Policía de Tránsito de curiosos que suelen aglomerarse en las zonas de Emergencia.

6- Habilitará espacio físico en caso de ser necesario para el establecimiento de una morgue provisional, así como la organización de las rutas de salida y entrada de ambulancias y cuerpos de vehículos de rescate, para lo cual deberá establecer un procedimiento interno.

IV. PROCEDIMIENTOS A SEGUIR DE LAS UNIDADES INVOLUCRADAS

TIPOS DE ALERTA:

ALERTA 1:

CONDICIONES METEOROLOGICAS DESFAVORABLES:

A- Cuando la visibilidad sea inferior a 5 kms.

B- Cuando la capa más baja de luz sea inferior a 300 mts.

C- Cuando se considere que la maniobra de despegue o aterrizaje no pueda ser observada por la torre de control.

D- Cualquier condición meteorológica que pueda dificultar las maniobras de despegue o aterrizaje.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

•En esta alerta el personal disponible esperará en la base hasta que les indiquen se desplacen al aeropuerto, por medio de la central de Radio Comunicación.

•Aeropuerto Juan Santamaría, la cuarta y décima tercera Comandancias Regionales nombrará a un oficial con el personal disponible de cada unidad.

•En caso de desplazamiento se ubicarán como apoyo en la sección aérea, en donde se pondrán a la orden del C.C.O.(Centro Coordinador de Operaciones) y esperarán instrucciones.

•En los otros Aeropuertos se designara de igual manera, ó sea por el área de jurisdicción de cada Comandancia Regional o cercanía.

TIPOS DE ALERTA:

ALERTA 2.

VIGILANCIA ESPECIAL:

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

B- Central Comunicaciones alertará a bases del área metropolitana, provincias y zonas cercanas al aeropuerto involucrado. Informará a la C.N.E el nombre del oficial designado y disponible para trasladarse al C.C.O. del aeropuerto.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

•Las diferentes Unidades serán alertadas de inmediato y se desplazarán a la orden del Comandante encargado del Centro Coordinador de Operaciones, quien realizará la coordinación de apoyo por medio de la Central de Comunicaciones en caso necesario.

•Aeropuerto Juan Santamaría, Comandancias Regionales de Alajuela y Heredia, nombrará a un oficial con el personal disponible de cada unidad.

•Al desplazamiento se ubicarán como apoyo en la Sección Aérea, en donde se pondrán a la orden del Comandante encargado del puesto de mando, y esperarán instrucciones

•Zonas rurales, dispondrá de acuerdo a las coordinaciones con la Comandancia Regional del lugar de emergencia.

OBSERVACIONES:

•En esta alerta las Comisarías de San José esperarán en la base hasta que el C.C.O. (Centro Coordinador de Operaciones) les comunique que se desplacen al aeropuerto, por medio de la central de Comunicación.

•También se le dará custodia a los Hospitales de Alajuela, Heredia, México, San Juan de Dios, Calderón Guardia y otros siempre y cuando se remitan pacientes, esto lo anunciará Central de Comunicaciones, tómese en cuenta que Comandancias y Comisarías que tengan jurisdicción de zona al Hospital le enviará dos parejas para custodia de libre paso de entrada a dicho centro Hospitalario.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 3.

EMERGENCIA GENERAL:

A- Cuando se conozca con certeza que una aeronave en vuelo o en tierra tenga dificultad para su operación normal, motivada por factores técnicos o humanos, podrían ser causa inminente de un accidente.

B- La C.N.E informará a la Central de Comunicaciones, éste alertará a las bases que involucran. Enviará a las unidades y el personal de apoyo al aeropuerto debiéndose ubicar en la Sección Aérea y el oficial al mando coordinará con el C.C.O. del aeropuerto.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

•Las Unidades serán alertadas de inmediato, y se desplazarán a la orden del Comandante encargado del C.C.O. (Centro Coordinador de Operaciones) quien realizará la coordinación de apoyo por medio del la Central de comunicaciones.

•Aeropuerto Juan Santamaría, Comandancias Regionales de Alajuela y Heredia, nombrará a un oficial con el personal disponible de cada unidad.

•Al desplazarse se ubicarán como apoyo en la sección aérea, en donde se pondrán a la orden del Comandante encargado del puesto de mando, y esperarán instrucciones

•Zonas rurales, se dispondrá de acuerdo a las coordinaciones con la Comandancia Regional del lugar de emergencia.

OBSERVACIONES:

•En esta alerta las Comisarías de San José esperarán en la base hasta que el C.C.O.(Centro Coordinador de Operaciones) les comunique que se desplacen al aeropuerto, por medio de la central de Comunicación.

•La Central de Comunicaciones notificará a los superiores y a la oficina de Planes y Operaciones.

•También se le dará custodia a los Hospitales de Alajuela, Heredia, México, San Juan de Dios,

Calderón Guardia y otros siempre y cuando se remitan pacientes, esto lo anunciará Central de Comunicaciones, tómese en cuenta que comandancias y comisarías que tengan jurisdicción de zona al Hospital le enviará dos parejas para custodia de libre paso de entrada a dicho centro Hospitalario.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias libre para la emergencia.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 4.

CONDICIÓN "A":

A- Dentro del aeropuerto, accidente en tierra o aire, y/o Explosión.

B- La C.N.E informará a la Central Comunicaciones y éste a la vez alertará al Comandante encargado, bases involucradas. También enviará unidades y personal de apoyo al aeropuerto debiéndose ubicar en la Sección Aérea y el Oficial al mando coordinará con el C.C.O. del aeropuerto.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• Las Unidades serán alertadas de inmediato, y se desplazarán a la orden del Comandante encargado del C.C.O. (Centro Coordinador de Operaciones) quien realizará la coordinación de apoyo por medio de la Central de Comunicaciones

• Aeropuerto Juan Santamaría, Comandancias Regionales de Alajuela y Heredia, nombrará a

un oficial con el personal disponible de cada unidad.

• Al desplazarse se ubicarán como apoyo en la Sección Aérea, en donde se pondrán a la orden del Comandante encargado del puesto de mando, y esperarán instrucciones.

• Zonas rurales, dispondrá de acuerdo a las coordinaciones con la Comandancia Regional del lugar de emergencia.

OBSERVACIONES:

• En esta alerta las Comisarías de San José esperarán en la base hasta que el C.C.O. (Centro Coordinador de Operaciones.) les comunique que se desplacen al aeropuerto, por medio de la Central de Comunicaciónes.

• La Central de Comunicaciones notificará a los Superiores y a la Oficina de Planes y Operaciones.

• También se le dará custodia a los Hospitales de Alajuela, Heredia, México, San Juan de Dios, Calderón Guardia y otros siempre y cuando se remitan pacientes, esto lo anunciará Central de Comunicaciones, tómese en cuenta que Comandancias y Comisarías que tengan jurisdicción de zona al Hospital le enviará dos parejas para custodia de libre paso de entrada a dicho centro Hospitalario.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias libre para la emergencia.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 4.

CONDICIÓN " B ":

A- Fuera del aeropuerto, accidente en tierra o aire, y/o Explosión.

B- La C.N.E informará la Central de Comunicaciones para que disponga el envió de unidades y personal de apoyo a la orden del C.C.O. del aeropuerto, coordinará todo lo concerniente a la seguridad perimétrica según las instrucciones del C.C.O. en coordinación con el P.M.(Puesto de Mando).

UNIDADES INVOLUCRADAS:

•Las Unidades serán alertadas de inmediato, y se desplazarán a la orden del Comandante encargado del C.C.O. (Centro Coordinador de Operaciones) quien realizará la coordinación de apoyo por medio de la Central de Comunicaciones

• Aeropuerto Juan Santamaría, Comandancias Regionales de Alajuela y Heredia, nombrará a un oficial con el personal disponible de cada unidad.

• Al desplazamiento se ubicarán como apoyo en la Sección Aérea, en donde se pondrán a la orden del Comandante encargado del puesto de mando, y esperarán instrucciones.

• Zonas rurales, dispondrá de acuerdo a las coordinaciones con la Comandancia Regional del lugar de emergencia.

OBSERVACIONES:

• En esta alerta las Comisarías de San José esperarán en la base hasta que el (Centro Coordinador de Operaciones) les comunique que se desplacen al aeropuerto, por medio de la Central de Comunicaciónes.

• La Central de Comunicaciones notificará a los superiores y a la Oficina de Planes y Operaciones.

• También se le dará custodia a los Hospitales de Alajuela, Heredia, México, San Juan de Dios, Calderón Guardia y otros siempre y cuando se remitan pacientes, esto lo anunciará Central de Comunicaciones, tómese en cuenta que Comandancias y Comisarías que tengan jurisdicción de zona al Hospital le enviará dos parejas para custodia de libre paso de entrada a dicho centro Hospitalario.

•La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias libre para la emergencia.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 5.

EMERGENCIAS EN LAS INSTALACIONES FIJAS DEL AEROPUERTO:

Cuando se presenten problemas tales como:

- Terremotos.
- Incendios.
- Explosiones.
- Accidentes laborales etc, en la terminal o en las Edificaciones o áreas adyacentes.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• Las Unidades serán alertadas de inmediato, y se desplazarán a la orden del Comandante encargado del Centro Coordinador de operaciones, quien realizará la coordinación de apoyo por medio de la Central de comunicaciones .

• Aeropuerto Juan Santamaría, Comandancias Regionales de Alajuela y Heredia, nombrará a un oficial con el personal disponible de cada Unidad.

• Al desplazamiento se ubicarán como apoyo en la Sección Aérea, en donde se pondrán a la orden del Comandante encargado del puesto de mando, y esperarán instrucciones.

• Zonas rurales, dispondrá de acuerdo a las coordinaciones con la Comandancia Regional del lugar de emergencia.

OBSERVACIONES:

• En esta alerta las Comisarías de San José esperarán en la base hasta que el (Centro Coordinador de Operaciones.) les comunique que se desplacen al aeropuerto, por medio de la Central de Comunicaciones.

• La Central de Comunicaciones notificará a los superiores y a la Oficina de Planes y Operaciones.

• También se le dará custodia a los Hospitales de Alajuela, Heredia, México, San Juan de Dios, Calderón Guardia y otros siempre y cuando se remitan pacientes, esto lo anunciará Central de Comunicaciones, tómese en cuenta que Comandancias y Comisarías que tengan jurisdicción de zona al Hospital le enviará dos parejas para custodia de libre paso de entrada a dicho centro Hospitalario.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias libres para la emergencia.

TIPO DE ALERTA:

ALERTA 6.

ACTOS TERRORISTAS EN AERONAVES O INSTALACIONES FIJAS DEL AEROPUERTO:

• El C.N.E. informa a la Central de Comunicaciones y éste avisará a la D.I.S.sobre la situación, también alertará a las bases del Area Metropolitana y Provincias, cercanas al aeropuerto. Informará a la C.N.E. el nombre del oficial designado y disponible para trasladarse al C.C.O. del Aeropuerto.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• Las Unidades serán alertadas de inmediato, y se desplazarán a la orden del Comandante encargado del Centro Coordinador de Operaciones (C.C.O.), quien realizará la coordinación de apoyo por medio de la Central de Comunicaciones .

• Aeropuerto Juan Santamaría, Comandancias Regionales de Alajuela y Heredia, nombrará a un Oficial con el personal disponible de cada Unidad.

• Al desplazamiento se ubicarán como apoyo en la Sección Aérea, en donde se pondrán a la orden del Comandante encargado del puesto de mando, y esperarán intrusiones.

• Zonas rurales, dispondrá de acuerdo a las coordinaciones con la Comandancia Regional del lugar de emergencia.

OBSERVACIONES:

• En esta alerta las Comisarías de San José esperarán en la base hasta que el C.C.O.(Centro Coordinador de Operaciones.) les comunique que se desplacen al aeropuerto, por medio de la central de Comunicaciónes.

• La Central de Comunicaciones notificará a los Superiores y a la Oficina de Planes y Operaciones.

• También se le dará custodia a los Hospitales de Alajuela, Heredia, México, San Juan de Dios, Calderón Guardia y otros siempre y cuando se

remitan pacientes, esto lo anunciará Central de Comunicaciones, tómese en cuenta que Comandancias y Comisarías que tengan jurisdicción de zona al Hospital le enviará dos parejas para custodia de libre paso de entrada a dicho centro Hospitalario.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias libres para la emergencia

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIBERIA

Si en este aeropuerto o en sus cercanías se presentase una emergencia aérea el Comandante de Base-7 (Liberia) tomará la función de representante y coordinador por parte del Ministerio de Seguridad Pública en el Puesto de Mando quien a la vez designará un Oficial para delegar funciones en el Centro de Coordinación de Operaciones.

• Una vez recibida la alerta el Comandante de Base-7 dará aviso a los Comandantes Regionales y a las Unidades Policiales más cercanas del aeropuerto o la zona del desastre que corresponda según la jurisdicción, velando por que se cumpla el presente Protocolo a cabalidad.

• Recopila la información detallada eficazmente y posteriormente a la activación del protocolo interno para informes a los superiores y al Departamento de PLANES Y OPERACIONES.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias para la emergencia.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• A la hora del desplazamiento las Unidades se situarán en las inmediaciones de la nueva terminal aérea de este Aeropuerto, en donde se mantendrán a la espera de instrucciones por parte del Comandante a cargo.

• Tómese en cuenta los adjuntos de este Protocolo, el cual, nos da una idea de las zonas de perimetraje que se deben cubrir en una emergencia.

• Así mismo, se custodiará el Hospital del lugar para mantener un libre acceso a las Unidades de emergencias, que trasladen cualquier clase de víctimas por consecuencia de esta Operación.

OBSERVACIONES

AEROPUERTO TOBIAS BOLAÑOS.

Si en este aeropuerto o en sus cercanías se presentase una emergencia aérea el Comandante de la segunda región tomará la función de representante y coordinador por parte del Ministerio de Seguridad pública en el Puesto de Mando quien a la vez designará un Oficial para delegar funciones en el Centro de Coordinación de Operaciones.

• Una vez recibida la alerta la central de comunicaciones dará aviso a los Comandantes Regionales y a las Unidades Policiales más cercanas del aeropuerto o la zona del desastre que corresponda según la jurisdicción, velando por que se cumpla el presente Protocolo a cabalidad.

• Recopila la información detallada eficazmente y posteriormente a la activación del protocolo interno para informes a los superiores y al Departamento de PLANES Y OPERACIONES.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias para la emergencia.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• A la hora del desplazamiento las Unidades se situarán en las inmediaciones de la terminal aérea de este Aeropuerto, en donde se mantendrán a la espera de instrucciones por parte del Comandante a cargo.

• Tómese en cuenta los adjuntos de este Protocolo el cual nos da una idea de las zonas de perimetraje que se deben cubrir en una emergencia.

• Así mismo, se custodiarán los Hospitales mas cercanos o a los que se vallan a trasladar víctimas para mantener un libre acceso a las Unidades de emergencias.

OBSERVACIONES

AEROPUERTO DE LIMON

Si en este aeropuerto o en sus cercanías se presentase una emergencia aérea el Comandante de Base-6 (LIMON) tomará la función de representante y coordinador por parte del Ministerio de Seguridad Pública en el Puesto de Mando quien a la vez designará un Oficial para delegar funciones en el Centro de Coordinación de Operaciones.

• Una vez recibida la alerta el Comandante de Base-6 dará aviso a los Comandantes Regionales y a las unidades policiales más cercanas del aeropuerto o la zona del desastre que corresponda según la jurisdicción, velando por que se cumpla el presente Protocolo a cabalidad.

• Recopila la información detallada eficazmente y posteriormente a la activación del protocolo interno para informes a los superiores y al Departamento de PLANES Y OPERACIONES.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias para la emergencia.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• A la hora del desplazamiento las Unidades se situarán en las inmediaciones de la terminal aérea de este Aeropuerto, en donde se mantendrán a la espera de instrucciones por parte del Comandante a cargo.

• Tómese en cuenta los adjuntos de este Protocolo, el cual, nos da una idea de las zonas de perimetraje que se deben cubrir en una emergencia.

• Así mismo, se custodiará el Hospital del lugar para mantener un libre acceso a las Unidades de emergencias, que trasladen cualquier clase de víctimas por consecuencia de esta Operación.

OBSERVACIONES

AEROPUERTO DE GOLFITO

Si en este aeropuerto o en sus cercanías se presentase una emergencia aérea el Comandante del Comando de Golfito tomara la función de representante y coordinador por parte del Ministerio de Seguridad Pública en el Puesto de Mando quien a la vez designara un oficial para delegar funciones en el centro de coordinación de operaciones.

• Una vez recibida la alerta el Comandante dará aviso a los Comandantes Regionales y a las unidades policiales más cercanas del aeropuerto o la zona del desastre que corresponda según la jurisdicción, velando por que se cumpla el presente Protocolo a cabalidad.

• Recopila la información detallada eficazmente y posteriormente a la activación del protocolo interno para informes a la Central de Comunicaciones, superiores y al Departamento de PLANES Y OPERACIONES.

• La Central de Comunicaciones mantendrá las frecuencias necesarias para la emergencia.

UNIDADES INVOLUCRADAS:

• A la hora del desplazamiento las Unidades se situarán en las inmediaciones de la pista de aterrizaje de este Aeropuerto, en donde se mantendrán a la espera de instrucciones por parte del Comandante a cargo.

• Tómese en cuenta los adjuntos de este Protocolo, el cual, nos da una idea de las zonas de perimetraje que se deben cubrir en una emergencia.

• Así mismo, se custodiará el Hospital del lugar para mantener un libre acceso a las Unidades de emergencias, que trasladen cualquier clase de víctimas por consecuencia de esta Operación.

F:user/juan/doc/viquez.doc

ANEXO No. 2

MATERIAL COMPLEMENTARIO
ALERTA 7

ANEXO 2a:

PERIMETRAJE DE EMERGENCIA ALERTA 7

ACCIDENTES CON MATERIALES PELIGROSOS

Zona Uno (Control del Accidente):

a. Area Caliente: Este es punto de ocurrencia del accidente y por ende el de mayor contaminación, a esta área solo se permitirá el ingreso de personal que desarrolle labores específicas en el control de la emergencia portando su equipo de protección personal adecuado según el nivel de la emergencia y los agentes involucrados, previa autorización del oficial de sector. El área caliente debe contar con una barrera física que la delimite claramente.

b. Area de Acceso restringido: A ella tendrá acceso solamente personal de apoyo que cuente con la autorización del oficial de sector y que porte el equipo de protección adecuado según el nivel de la emergencia y los agentes involucrados. Esta área debe ser delimitada por una barrera física denominada línea de acceso restringido.

c. Area de reducción de la Contaminación o de acceso limitado: Es el área en la que se realizan los procesos de descontaminación (pacientes, materiales, equipos y personal), para ello deben establecerse puntos específicos (corredores de descontaminación), así como puntos específicos para el ingreso y la salida de personal que cuente con la autorización del oficial de sector.

Línea de Acceso Limitado. Identifica el perímetro interno, a partir de esta no se permite el ingreso de personal que no cuente con la autorización del oficial de sector o el jefe de operaciones, toda persona que pase esta línea deberá portar el equipo de protección personal idóneo según el material involucrado en la emergencia.

Las zonas y áreas de trabajo mencionadas anteriormente son delimitadas por el perímetro interno.

El perímetro externo, delimita el espacio utilizado para la ubicación de los recursos y apoyo para la atención de la emergencia, la distancia ocupada se determina en función de la magnitud de la emergencia y la cantidad de recursos que sea necesario movilizar, contará con varias zonas de trabajo y áreas funcionales que se mencionan (ver croquis adjunto).

Zonas de Trabajo:

- Zona Dos: Corredor para el transporte de los pacientes desde el punto de descontaminación hasta el PRV.

- Zona Tres: Puesto de recolección de víctimas (PRV) y área de transportes.

- Zona Cuatro: Esta zona está fuera del perímetro externo, en ella se incluyen, el área de transportes hacia el centro médico, los PRV-2 que se consideren necesarios en ese trayecto, etc. Las ambulancias, máquinas de bomberos y otros vehículos de emergencia, serán ubicados en un área de parqueo y de transportes dentro de esta zona. Los representantes de la prensa contarán con un

área específica en esta zona pudiendo ingresar al perímetro externo cuando el jefe de operaciones de emergencia lo considere conveniente y bajo la supervisión del oficial de sector.

Areas Funcionales:

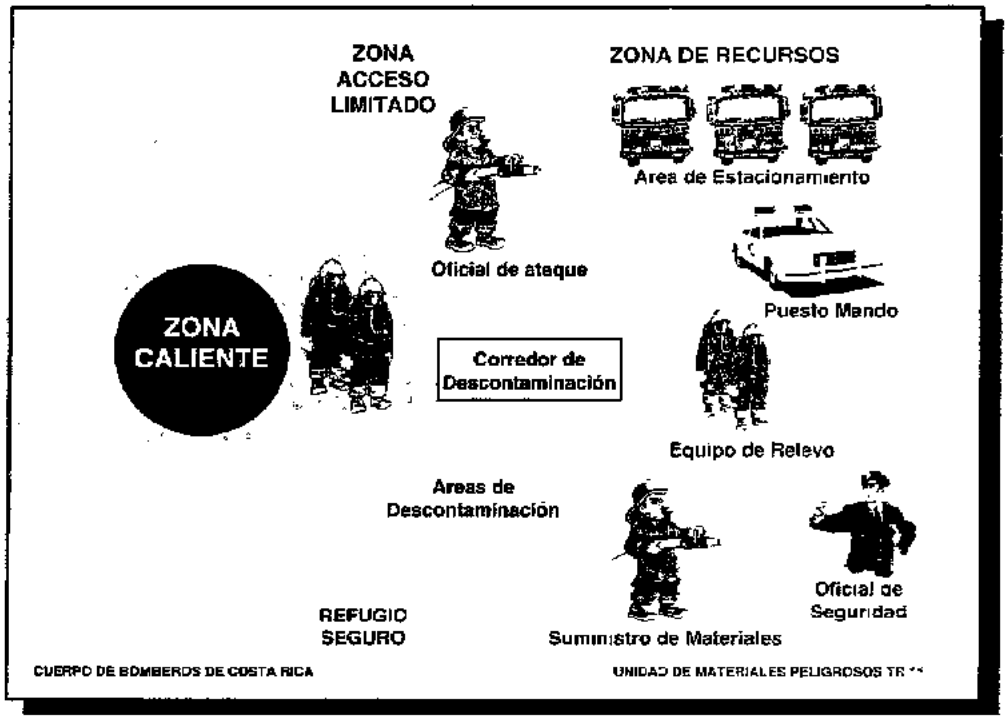
Area del Puesto de Mando: Punto donde se ubican los representantes institucionales. En esta área también se ubicarán los integrantes de los equipos asesores (EAS).

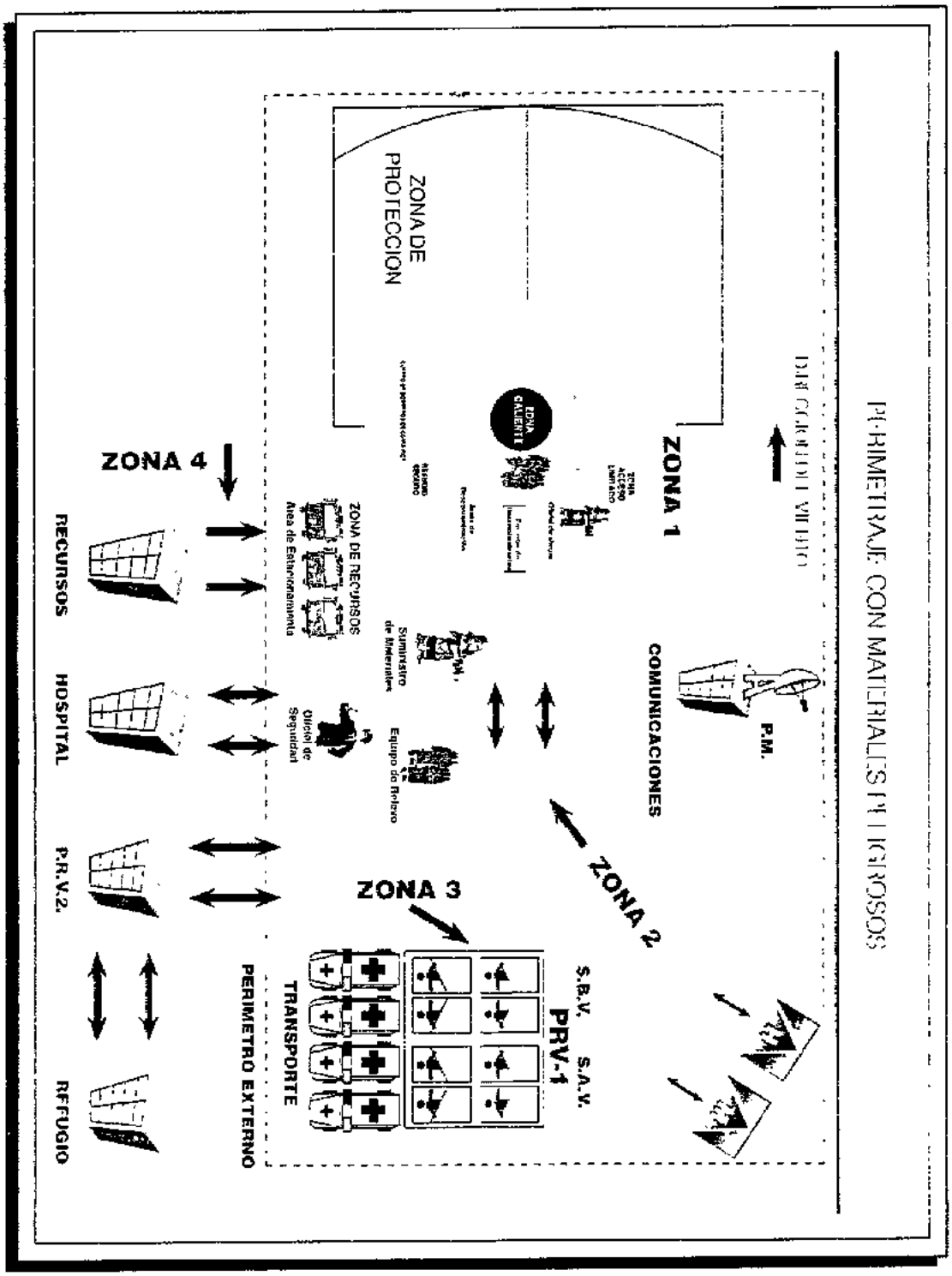
- Area de comunicaciones
- Area de morgue
- Area de helipuerto
- Area de suministros y materiales.

Las áreas y zonas indicadas anteriormente se establecerán inicialmente, tomando como referencia las recomendaciones contenidas en las guías para la respuesta inicial ante accidentes tecnológicos que posee el cuerpo de bomberos y la CNE.

Una vez que se haya integrado el puesto de mando y/o el equipo asesor se estudiarán los distanciamientos de cada una de las áreas y zonas en la escena de emergencia en función de las características de toxicidad y peligrosidad del agente involucrado. Por recomendación del equipo asesor se podrán ampliar o disminuir las dimensiones de los perímetros de emergencia.

La determinación de atmósferas tóxicas o peligrosas en una escena de emergencia será realizada por las instituciones que posean el equipo de monitoreo ambiental adecuado, los resultados serán reportados al puesto de mando y al equipo asesor, los cuales interpretarán la información y tomarán la decisión o emitirán la recomendación según corresponda.




PERIMETRAJE CON MATERIALES PELIGROSOS
ZONA 1
ZONA 2
ZONA 3
ZONA 4
ZONA DE PROTECCION
EDNA CALIENTE
P.M.
COMUNICACIONES
S.B.V.
S.A.V.
PRV-1
ZONA DE RECURSOS
Area de Estacionamiento
Suministro de Materiales
Equipo de Relevo
Oficial de Seguridad
TRANSPORTE
PERIMETRO EXTERNO
RECURSOS
HOSPITAL
P.R.V.2.
REFUGIO

Anexo 2.b

NIVELES DE RIESGO EN EMERGENCIAS TECNOLOGICAS (Según Protocolo Interinstitucional)

a- Nivel de Riesgo Leve:

Los accidentes de nivel de riesgo leve son catalogados como accidentes menores, los que pueden ser manejados con los recursos existentes en la escena. No existirá necesidad de evacuación de personas, solo será necesario delimitar el área de trabajo del personal.

Los procedimientos de descontaminación a utilizar son de nivel "A" según manual para la descontaminación de bomberos y su equipo.

El cuerpo de bomberos consultará al Ministerio de Salud sobre la peligrosidad / toxicidad de la sustancia, en caso de desconocerse el tipo de sustancia, la situación debe tratarse como un accidente del nivel dos.

Ejemplos: Derrame de combustibles en Aeronaves o vehículos de pasajeros, derrames pequeños (menos de 1000 lts de combustible en un río), escapes en tanques de gas propano (tanques de menos de 1000 lts), olores de investigación, derrames o escapes de una sustancia de baja o media toxicidad / peligrosidad menores a 500 lts.

b- Nivel Riesgo Moderado:

Son aquellos accidentes en los que el cuerpo de bomberos no puede controlar emergencia individualmente por lo que requerirá la colaboración de otras instituciones para el manejo integral de la situación.

Es considerado un accidente de nivel dos, aquel en el que se requiera el uso de equipo de protección de nivel "A o B" (trajes encapsulados), medición y determinación de productos desconocidos, manejo de emergencias con sustancias cuyo nivel de toxicidad se desconoce, mayor evacuación en el área de emergencia o bien utilizar niveles de descontaminación "B, C, D, E, R." según manual para la descontaminación de bomberos y su equipo.

Ejemplos: Derrames de cantidades superiores a 1000 lts de cualquier hidrocarburo, fugas masivas de sustancias en estado gaseoso afectando un entorno delimitable fácilmente, accidentes radiológicos o con productos biológicos que afecten un entorno delimitable fácilmente, emanación de humos, vapores, gases, polvos o nieblas tóxicas que afecten a un entorno fácilmente delimitable.

c- Nivel de Riesgo Alto:

Son los accidentes que exceden la capacidad instalada de respuesta en las instituciones involucradas, por lo que requerirán la implementación del plan nacional de emergencia.

Los accidentes de nivel tres usualmente se enfrentan de manera defensiva e implican grandes evacuaciones, niveles altos de intervención y quizá la declaratoria de emergencia nacional y la intervención de ayuda internacional.

Se hace indispensable la participación de expertos en diversas disciplinas y de los

fabricantes de las sustancias independientemente de que ellos sean o no los responsables del accidente.

Ejemplos: Grandes BLEVES, necesidad de evacuación más aliá de los límites de una ciudad, migración de altas concentraciones de humos, gases y vapores mediana. alta o extremadamente tóxicos a grandes distancias, gran número de muertes, lesionados y otro tipo de afectados.

Anexo 2.c

INSTITUCIONES INVOLUCRADAS EN EMERGENCIAS TECNOLOGICAS Y SUS FUNCIONES (Según Protocolo Interinstitucional)

Las instituciones involucradas en el proceso de atención ante emergencias tecnológicas y sus respectivas funciones serán:

• **Benemérito Cuerpo de Bomberos:** Será el ente encargado del manejo operativo de la emergencia, con la colaboración de las restantes instituciones involucradas.

• **Benemérita Cruz Roja Costarricense:** Será la institución responsable por el manejo prehospitalario de los pacientes en una emergencia tecnológica. Colaborará en las labores de descontaminación de pacientes, en coordinación con el Cuerpo de Bomberos.

• **Comisión Nacional de Emergencia:** Dará soporte a la labor de las instituciones vinculadas con la atención de la emergencia, gestionando los recursos técnicos y materiales necesarios para el manejo seguro de la emergencia. Activará a los CLE, los que pondrán a funcionar el plan de emergencia según las directrices del puesto de mando.

• **Ministerio de Seguridad Pública:** Será el responsable por la seguridad y la vigilancia en el área de emergencia, según las necesidades establecidas en el puesto de mando.

• **Policía de tránsito:** Garantizará la seguridad vial y regulará el flujo vehicular en la zona de emergencia, según solicitud del puesto de mando.

• **Ministerio de Obras públicas y Transportes:** Por medio de la oficina para desastres y a solicitud del oficial de Bomberos a cargo de la emergencia, proporcionará la maquinaria y los materiales necesarios para contener, canalizar o recolectar productos químicos derramados.

• **Caja Costarricense de Seguro Social:** Mantendrá recursos humanos y físicos disponibles y entrenados para una efectiva respuesta (en el hospital o fuera de el), según sea requerido por el puesto de mando.

• **Ministerio de Ambiente y Energía:** Realizará las evaluaciones de impacto ambiental y emitirá las recomendaciones para reducir ese impacto, para que se integrará al trabajo de los Equipos Asesores en Emergencias.

• **RECOPE:** Por solicitud del puesto de mando asesorará en el manejo de emergencias por hidrocarburos, para lo que se integrará al trabajo de los EAS. Según sus posibilidades y previa coordinación con el empresario responsable y el oficial de bomberos a cargo de las operaciones, proporcionará equipos y materiales para el tratamiento de la emergencia.

• **Organismo de Investigación Judicial:** De acuerdo con la ciencia y la técnica específica y en coordinación con el Departamento de Ingeniería de Bomberos, así como el resto de instituciones involucradas, desarrollará los procesos de investigación de la emergencia.

•. **Empresario Responsable:** Se integrará permanentemente al puesto de mando, brindará toda la información que sea solicitada por la persona que el puesto de mando asigne para el efecto. Sufragará los costos operativos en que las instituciones incurran para el manejo de la emergencia.

• **Equipo Asesor en Emergencias:** Su función es la de asesorar al puesto de mando y al oficial a cargo de la emergencia sobre los

procedimientos que según la ciencia y la técnica se consideren más apropiados para el manejo seguro de la emergencia, estimarán el riesgo potencial de la emergencia y recomendarán sobre esta base, determinarán el impacto de la emergencia. Los EAS serán convocados por la CNE, previa solicitud del puesto de mando o del oficial a cargo de la emergencia.

Anexo 2.d.

TRANSCRIPCION DE NORMATIVA JURIDICA RELACIONADA CON LA ATENCION DE EMERGENCIAS TECNOLOGICAS (CON MATERIALES PELIGROSOS)

Decreto Ejecutivo No.24099-S,
de 22 de diciembre 1994. Publicado en la gaceta No. 57 del 21 de marzo 1995.

CAPITULO 1: Disposiciones generales.

Artículo 1. "Para los efectos de este reglamento se establecen las siguientes definiciones:

Emergencia Tecnológica: Situación imprevista que tiene consecuencias negativas o la probabilidad de que estas ocurran sobre las personas, materiales o el medio ambiente, la cual involucra el derrame, fuga, escape, incendio, explosión, o ruptura de cualquier sustancia objeto o producto tóxico o peligroso.

Departamento: Departamento de registro y control de sustancias tóxicas y medicina del trabajo del Ministerio de Salud.

CAPITULO XXI: DE LAS EMERGENCIAS TECNOLOGICAS

Artículo 42: " El departamento solicitará y fiscalizará las acciones tendientes a prevenir, mitigar y responder ante emergencias tecnológicas en aquellos establecimientos que se dediquen al almacenamiento, fabricación, manipulación, reenvase, distribución, venta o importación de sustancias, productos u objetos tóxicos o peligrosos".

Artículo 46: " El Benemérito Cuerpo de Bomberos a través de su Departamento de Operaciones será el ente encargado de las acciones de primera respuesta ante emergencias tecnológicas. Deberá informar al departamento inmediatamente sobre la magnitud del evento y recibirá indicaciones técnicas para el manejo de las sustancias. productos u objetos tóxicos o peligrosos, durante el operativo."

Artículo 41: " Controlada la emergencia el Departamento de Control Ambiental, será el encargado de emitir el criterio técnico sobre el método para la disposición final de los desechos del producto involucrado."

Copilado por: Juan Alfredo Campos Zumabdo

San José, Costa Rica
Junio 1997

Esta edición consta de 500 ejemplares

AP13 Protocolo para la atención de crisis en casos mayores

Protocolo para la atención de crisis en casos mayores

Sistema Nacional para la Atención de Eventos Críticos

I. Disposiciones Generales

Artículo 1. Conceptualización del Sistema

Se determina como el medio o instrumento especializado que servirá como plataforma técnica para la constitución, desarrollo y funcionamiento de los mecanismos necesarios para la atención, resolución y seguimiento de la crisis en casos mayores en cualquier punto del territorio nacional.

Artículo 2. Campo de Acción del Sistema

Tendrá como premisas fundamentales dos vertientes interactivas; la primera determinar los mecanismos idóneos para su dirección y administración, por otra parte facilitar todo lo necesario en caso de presentarse un evento crítico que amerite su intervención operativa, según se disponga en el presente cuerpo normativo.

Artículo 3. Evento Crítico

Se entiende por evento crítico:

a. Toda aquella situación en la cual no es posible ponerle fin mediante procedimientos y recursos ordinarios, generada por los autores de una acción delictiva, en la que tengan sometidos a su dominio personas bajo amenaza de muerte o lesión, bienes públicos o privados susceptibles a sufrir daños.

b. Toda situación extraordinaria en la que los autores constituyan una amenaza grave para las autoridades que los pretenden aprehender, con la realización de acciones que, signifiquen un peligro común para las personas o los bienes, mediante incendio, explosión, o el uso de armas de cualquier naturaleza.

c. Todo acto terrorista.

Artículo 4. Objetivo General del Sistema

Brindar a toda situación de las descritas en Artículo 3 de este Instructivo, una respuesta adecuada al evento crítico, para proteger los bienes jurídicos amenazados o afectados.

Artículo 5. Objetivos Específicos

Las autoridades que intervengan en la atención del evento crítico procurarán al darle fin:

a. Preservar en lo posible la vida de las personas, incluidos los autores del hecho delictivo.

b. Evitar o reducir los daños.

c. Restablecer el Orden y la Seguridad.

d. Identificar, asegurar y recolectar la prueba útil para el proceso.

e. Identificar, capturar y procesar a los responsables

II. Componentes Funcionales del Sistema

Artículo 6. Conformación del Sistema

Este sistema estará conformado por tres instancias:

a. Comité de Crisis o Puesto de Mando.

b. Puesto de Operaciones.

Artículo 7. Coordinación

Todas las autoridades intervinientes procurarán alcanzar las tareas y objetivos encomendados a cada una de sus Unidades, dentro de un marco coordinado de interacción entre éstas, para lograr los resultados espera-

dos. Deberán tener presente que las acciones conjuntas en el sistema son más importantes que las individuales, o las de cada unidad considerada particularmente.

Artículo 8. Comité de Crisis

Con el fin de dar la atención adecuada a los eventos críticos que se presenten en cualquier lugar del territorio nacional, se establece el Comité de Crisis para la gestión, coordinación y supervisión de acciones en estos eventos.

Artículo 9. Conformación del Comité de Crisis

Este Comité estará conformado por la Jefatura del Departamento de Investigaciones Criminales del Organismo de Investigación Judicial, el Director de la Fuerza Pública, el Director de la Dirección de Inteligencia y Seguridad Nacional.

Artículo 10. Alcance y Deberes del Comité de Crisis

Realizar todas las coordinaciones necesarias para lograr que, a lo interno de cada uno de los Órganos representados por éstos, se activen, cuando se produzca un evento, los mecanismos oportunos de respuesta, según las competencias legalmente establecidas para cada entidad involucrada. Con ese fin coordinará la elaboración de los protocolos de actuación necesarios y procurará la capacitación y entrenamiento adecuado de las instancias representadas. Para ello deberá canalizar la asistencia y asesoría técnica necesaria que permitan contar con la capacidad de respuesta requerida.

Artículo 11. Dirección y Coordinación del Comité de Crisis

Esta función estará bajo el cargo directo de la Jefatura del Departamento de Investigaciones Criminales del Organismo de Investigación Judicial, la cual coordinará todo lo pertinente de conformidad con la naturaleza y atribuciones del Comité de Crisis; así como cuando se requiera constituirse el Puesto de Mando, supuesto en el que, asumirá la dirección general de acciones y toma de decisiones durante el evento crítico, cuya delimitación la establecerá el Artículo 15 de este Instructivo**.**

Artículo 12. Coordinación y capacitación

El Comité de Crisis, se reunirá una vez al año, para la coordinación de acciones, recursos, protocolos y programas de capacitación. Asimismo definirá la fecha en que realizarán dos simulacros durante el año.

III. Estructura Estratégica-Operacional del Sistema

Artículo 13. Puesto de Mando

Al generarse un Evento Crítico, el Comité para el Manejo de Crisis en Casos Mayores, asumirá el Puesto de Mando para la atención del caso, de conformidad con los alcances del Artículo 3 del presente protocolo. El Puesto de Mando se ubicará en las instalaciones del Organismo de Investigación Judicial y tendrá bajo sus órdenes el Comando de Operaciones.

Artículo 14. Competencia

En la atención y toma de las decisiones para resolver todos los casos de crisis, la instancia competente lo será la Jefatura del Departamento de Investigaciones Criminales del Organismo de Investigación Judicial, sin perjuicio de las atribuciones o potestades que le asisten a la Dirección General de ese Organismo, que podrá asumir dicha competencia excepcionalmente cuando así corresponda.

En los casos necesarios, el Comité de Crisis realizará las coordinaciones que correspondan con el Poder Ejecutivo, para la atención de los eventos.

Artículo 15. Funciones del Puesto de Mando

El Puesto de Mando para la atención de crisis tendrá las siguientes funciones:

a. La coordinación general del evento

b. Evaluar la situación para establecer una estrategia provisional de abordaje

c. Coordinar las acciones con el Puesto de Operaciones que atiende el área de crisis

d. Mantener informado a las instancias superiores correspondientes, en armonía con la competencia establecida en el Artículo 3 del presente instructivo.

e. Tomar las decisiones necesarias, de acuerdo con lo que aconseje el conocimiento técnico y circunstancias imperantes del momento, para poner fin al evento.

Artículo 16. Puesto de Operaciones

Este Puesto será el responsable de la dirección de todas las acciones operacionales que sean necesarias para la atención, manejo y resolución de la crisis. Estará a cargo de un funcionario del OIJ (Jefe de Sección, Jefe Regional o aquel designado al efecto), designado por el Jefe del Departamento de Investigaciones Criminales y se denominará Jefe Táctico Operativo.

La integración del Puesto de Operaciones, así como de las Unidades subordinadas a éste y la representación de las autoridades judiciales de apoyo, responderá al Organigrama táctico-operacional establecido en el presente instructivo de crisis. (Jefe Táctico Operativo, Fiscal Coordinador, Autoridades Administrativas, Unidad de Negociadores, Unidades Tácticas, de Apoyo Operativo y de Logística.

Artículo 17. Funciones del Puesto de Operaciones

Las funciones del Puesto de Operaciones son:

a. Constituirse en el lugar del Evento Crítico

b. Establecer el proceso de negociación y coordinar lo necesario, con la finalidad de procurar la culminación satisfactoria de la crisis.

c. Realizar todos los análisis requeridos sobre la situación presentada.

d. Anticiparse al curso de los eventos con el fin de establecer posibles rutas de acción.

e. Valorar alternativas de acción para las Unidades Tácticas en caso de que la negociación fracase.

f. Mantener comunicación directa y fluida con el Puesto de Mando.

g. Ordenar acciones trascendentes con la aprobación del Puesto de Mando, salvo que la precipitación de los hechos obligue a tomar decisiones inmediatas, que no posibiliten el aval correspondiente de dicha instancia superior.

h. Tomar las decisiones necesarias para asegurar y aislar los perímetros correspondientes en el sitio del Evento Crítico.

Artículo 18. Responsabilidad y Atribuciones del Jefe Táctico Operativo

El Jefe Táctico Operativo que estará a cargo táctica y operacionalmente del Evento Crítico, tendrá los siguientes deberes y prerrogativas:

a. Apersonarse inmediatamente para valorar inicialmente el Evento Crítico, una vez designado por el Puesto de Mando como encargado operativo de la crisis.

b. Establecer estratégicamente el Puesto de Operaciones.

c. Organizar y planificar la atención y manejo inmediato del Evento Crítico.

d. Establecer comunicación directa y oportuna con el Puesto de Mando.

e. Solicitar el aval o autorización del Puesto de Mando, cuando por la trascendencia de las acciones y decisiones a tomar así corresponda.

f. Procurar en la medida de lo posible obtener una solución negociada al Evento Crítico.

g. Salvaguardar de conformidad con sus posibilidades la integridad física de los civiles, autoridades involucradas y de ser posible la del perpetrador(es).

h. Dirigir y supervisar el manejo táctico operativo de la crisis

i. Girar órdenes y tomar decisiones para la atención y resolución del Evento Crítico.

j. Coordinar los recursos necesarios para el Puesto de Operaciones, según sea el caso concreto.

k. Romper la negociación cuando por razones de necesidad, urgencia y técnicamente amerite la intervención inmediata de la Unidad Táctica u otra medida extraordinaria.

Artículo 19. Autoridades Administrativas

La Policía Administrativa actuará siempre que no pueda hacerlo inmediatamente la judicial, pero desde que ésta intervenga, la Administrativa será la auxiliar. En casos urgentes tendrá las mismas atribuciones que el OIJ, siendo que además para los presentes efectos las Autoridades Administrativas brindarán su asistencia al manejo de crisis en casos mayores, regidos por el Artículo 4 inciso 13, Artículo 58 y 59 de la Ley Orgánica del Organismo de Investigación Judicial, así como por la normativa del presente instructivo.

Deberes de las Autoridades Administrativas:

a. Los funcionarios de la Fuerza Pública que tuvieran que atender en primera instancia el sitio del evento crítico, deberán comunicar inmediatamente de la situación al Ministerio Público y Organismo de Investigación Judicial, procediendo a definir preliminarmente el Área de Crisis, hasta tanto el OIJ se constituya en ésta.

b. A partir de la constitución del Puesto de Operaciones en el lugar de los hechos, se subordinarán a sus órdenes y darán protección y asistencia al área de crisis durante todo el evento.

c. Deberán tomar las previsiones necesarias para no obstaculizar el desempeño del personal que esté involucrado en el Puesto de Operaciones, así como de aquél que requiera integrarse tal como la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos, la Policía de Tránsito, etc.

d. Impedir que en el área de crisis transiten personas o autoridades no autorizadas para la atención del evento, periodistas o miembros de los medios de comunicación, e instruir a los vecinos afectados sobre los posibles riesgos y la eventual necesidad de su evacuación.

Articulo 20. Unidad de Apoyo Operativo

La Unidad de Apoyo Operativo tendrá bajo su responsabilidad el manejo policial del caso y coordinación necesaria con las instancias respectivas, que permitirá tanto, el manejo técnico de la crisis para la resolución conforme del Evento Crítico, como también el proceso posterior a cargo del Ministerio Público y Tribunales de Justicia.

Esta Unidad estará conformada por:

a. Encargado de Apoyo Operativo

b. División de Inteligencia

c. Oficial del Caso

d. Oficial de Enlace

Artículo 21. Encargado de Apoyo Operativo

Será nombrado por el Puesto de Mando, o en su defecto por el Jefe Táctico Operativo y tendrá bajo su cargo y responsabilidad directo la coordinación de las áreas de inteligencia, administración del caso y enlace del Evento Crítico.

Artículo 22. División de Inteligencia

Estará integrada por personal del Organismo de Investigación Judicial de acuerdo a las consideraciones del Puesto de Mando y Jefe Táctico Operativo, quienes podrán contar con personal técnico de apoyo de otras Autoridades, si así lo estiman conveniente. Esta división será responsable de buscar, recolectar, procesar y analizar de manera inmediata toda información pertinente relacionada con los hechos que acontecen en el sitio del suceso, con la finalidad de proveer al Puesto de Operaciones y Puesto de Mando del material necesario para direccionar las acciones a seguir y toma de decisiones.

Artículo 23. Oficial del Caso

Su misión es velar por el registro y la conservación de toda prueba de los hechos que acontecen, de conformidad con los parámetros constitucionales, disposiciones sobre los medios de prueba del Código Procesal Penal y las consideraciones que estime pertinente hacer el fiscal designado para la tramitación del caso. Este oficial continuará su tarea una vez finalizada la crisis, bajo la Dirección Funcional del Ministerio Público.

Artículo 24. Oficial de Enlace

Será aquel oficial designado para coordinar la asistencia y acciones necesarias, que requerirá el Puesto de Operaciones de aquellas instancias públicas o privadas, que de una forma u otra tendrán que colaborar en la atención y resolución del Evento Crítico.

Artículo 25. Unidad de Negociadores

Los funcionarios a cargo del proceso de negociación, deberán realizar todos los esfuerzos necesarios para hacer desistir de su acción a los autores del hecho, lograr la liberación de rehenes y evitar que resulten personas heridas o muertas, o bienes dañados.

Esta Unidad estará subordinada al Jefe Táctico Operativo, quien procurará facilitarles todo lo necesario para cumplir con sus funciones en el proceso de negociación.

Artículo 26. Unidad de Logística

La tarea esencial de esta Unidad lo será coordinar, administrar y facilitar los recursos necesarios para el funcionamiento material del Puesto de Operaciones, suministrando en tiempo y forma los insumos requeridos para su desempeño. Para esta labor la Unidad estará conformada por las siguientes áreas:

a. Soporte Técnico.

b. Logística Operacional.

Artículo 27. Área de Soporte Técnico

Este campo será el encargado de brindar la asistencia y apoyo técnico requerido, mediante la colaboración in sito y el suministro de los equipos técnicos a utilizar durante la atención de la Crisis (radios, computadoras, equipo videográficos, equipo de inspección ocular y recolección de indicios, etc.), para el desarrollo de las acciones a cargo de las diferentes unidades de trabajo.

Artículo 28. Área de Logística Operacional

Su ámbito de acción será el suministro de recursos materiales necesarios para el establecimiento, desempeño y sostenibilidad del Puesto de Operaciones, considerando en la organización contar con un puesto operativo adecuado, vehículos, alimentación, chalecos blindados, planta eléctrica, reflectores, primeros auxilios, etc.

Artículo 29. Unidades Tácticas

Las Unidades Tácticas del Organismo de Investigación Judicial, de la Policía Administrativa y de la Unidad Especial de Intervención, estarán subordinadas una vez integrado el Puesto de Operaciones, al Jefe Táctico Operativo del Evento Crítico, para lo que se pondrán a la orden de éste, brindando a su disposición sus conocimientos técnicos en la materia. Tendrán como funciones principales las siguientes:

a. Tomarán bajo su cargo los perímetros internos y corredores de acceso al sitio del Evento Crítico.

b. Procurarán por todos los medios a su disposición, bajo la supervisión del Jefe Táctico Operativo, realizar toda aquella labor de inteligencia que permita asegurar con éxito su eventual intervención táctica y toma de decisiones.

c. Intervendrán tácticamente cuando la situación requiera neutralizar y detener a los perpetradores del hecho, conforme a las decisiones tomadas por el Jefe Táctico Operativo y Puesto de Mando, de acuerdo con los procedimientos técnicos establecidos para su campo de acción, procurando minimizar la afectación a la integridad de rehenes, civiles, de sí mismos, así como si es factible la de los responsables de la crisis.

d. Su intervención táctica deberá ser aprobada por el Puesto de Mando, salvo que excepcionalmente por razones de necesidad, oportunidad y técnicamente amerite que el Jefe Táctico Operativo tome la decisión, de acuerdo a su criterio conforme a la urgencia del momento.

IV. Instancias de Apoyo Operacional

Artículo 30. Vocero de Prensa

Su labor será brindar aquella información autorizada por el Puesto de Mando, o la que cuente con el aval de la Dirección General del Organismo de Investigación Judicial y Fiscalía General de la República, quienes en definitiva determinarán la conveniencia y oportunidad de la información que se podrá suministrar a los medios de comunicación con respecto a la crisis que acontece. Para estos efectos el Puesto de Mando designará un vocero responsable de la información autorizada para la Prensa.

Artículo 31. Central de Comunicaciones

Su responsabilidad será que las comunicaciones entre el Puesto de Operaciones y las Unidades subordinadas a éste sean fluidas y ordenadas, manteniendo a su vez un canal directo y expedito de comunicación entre el Jefe Táctico Operativo y el Puesto de Mando. Así mismo establecerá las líneas de comunicación necesarias con las diferentes instancias y autoridades administrativas que se requieran mantener por parte del Puesto de Operaciones.

Artículo 32. Fiscal del Caso

Será el encargado del seguimiento funcional del caso generado por el evento crítico.

Constancia,

Mauricio Boraschi Hernández, en mi condición de Viceministro de la Presidencia en Asuntos de Seguridad, hago constar de que el Protocolo para la Atención de Crisis Mayores contenido en la Instrucción General 01-2005, del 17 de mayo del 2005, emitida por la Fiscalía General de la República, luego del trabajo y negociación entre el Fiscal General de la República, el Director General del Organismo de Investigación Policial, el Ministro de Seguridad Pública y Ministro de Gobernación y Policía y el suscrito; ha sido revisado, actualizado y modificado en los términos que constan en el presente documento y será comunicado por el Fiscal General de la República, de conformidad con los artículos 1, 4, 13, 14 y 25 de la Ley Orgánica del Ministerio Público; 68, 69 y 284 del Código Procesal Penal, en los términos aquí especificados.

San José, 05 de febrero del 2013.

AP14 Autorización Movilización y Permanencia Temporal de Aeronave Inutilizada

AUTORIZACIÓN

MOVILIZACIÓN Y PERMANENCIA TEMPORAL DE AERONAVE INUTILIZADA:

AERIS HOLDING COSTA RICA, SOCIEDAD ANÓNIMA, con cédula jurídica número 3-101-256530, en su condición de Gestor Interesado del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por este medio autoriza la movilización y permanencia temporal de la aeronave _____ matrícula _____, propiedad de _____ operada por _____ con el vuelo _____ con destino a _____, la cual sufrió accidente aéreo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (SJO o AIJS) el día ____ de _____de _____, quedando en estado NO aeronavegable (AOG), en la siguiente ubicación _____, bajo las siguientes condiciones:

A. La autorización aplica únicamente a la aeronave indicada.

B. La condición de dicha aeronave es NO aeronavegable e inoperativa, tales condiciones se documentan mediante registro fotográfico, que se anexa a este documento.

C. La aeronave se debe colocar la aeronave y/o sus restos en la zona indicada por **AERIS** para su permanencia temporal, y debe ser retirada o trasladarlos cuando así le sea requerido por ésta, en cualquier momento de vigencia del plazo de esta autorización, e igualmente una vez pasado el plazo de permanencia temporal aquí establecido.

D. El plazo de esta autorización es de _____ días naturales a partir del ___ de _____ de _____ prorrogable por acuerdo de las partes.

E. Finalizado el plazo aquí autorizado, _____se obliga a retirar la aeronave y/o sus restos del AIJS.

F. _____ acepta que la ubicación de la aeronave es en una zona no operativa del AIJS, y entiende que permanecerá en un espacio que no tiene condiciones para albergar este tipo de bienes, por lo que entiende que la aeronave, y sus restos, carga, etc., quedarán a la intemperie en un espacio de zona verde o lastre en el AIJS.

G. _____ acepta y entiende que la aeronave, sus restos, su carga, no serán custodiadas por personal de seguridad del AIJS y cualquier daño que sufran en ese lugar no podrá ser reclamado a **AERIS** ni a las autoridades de Aviación Civil.

H. _____exonera de cualquier tipo de responsabilidad a **AERIS** y a las autoridades de Aviación Civil, en relación con la permanencia y/o eventual movilización de su aeronave en el AIJS o fuera de este, en virtud de la presente autorización. _____expresamente renuncia a cualquier tipo de reclamo relacionado con daños y/o la propiedad de la aeronave, sus restos y/o su carga en atención de su movilización y/o permanencia en el AIJS conforme lo aquí autorizado.

I. _____entiende que debe coordinar el protocolo de movilización de la aeronave con **AERIS** a fin de minimizar el impacto a la operación del aeropuerto, además debe seguir todas las indicaciones dadas por AERIS para esos efectos.

J. _____ acepta responsabilizarse sobre cualquier daño a la infraestructura, ambiental incluyendo remediaciones, y/o lesiones, que se genere durante el traslado y/o permanencia temporal de la aeronave, en el tanto sea consecuencia directa de dicho traslado y/o permanencia.

AUTORIZANTE:

ACEPTACIÓN DE _____ Suscribe en calidad de representante legal con facultades suficientes para asumir los compromisos y renuncias antes indicadas:

AP15 Protocolo de atención a medios de comunicación en situaciones de crisis

Protocolo de atención a medios de comunicación en situaciones de crisis

2022

AERIS
COSTA RICA
Una empresa del **Grupo CCR**

Protocolo general

1. Cuando se active una alerta por emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se deberá informar de inmediato al equipo comercial y de comunicación, el cual, a su vez, informará al equipo de CCK.

2. Dependiendo el tipo de alerta, el equipo de comunicación de CCK se trasladará presencialmente al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) o lo atenderá vía remota.

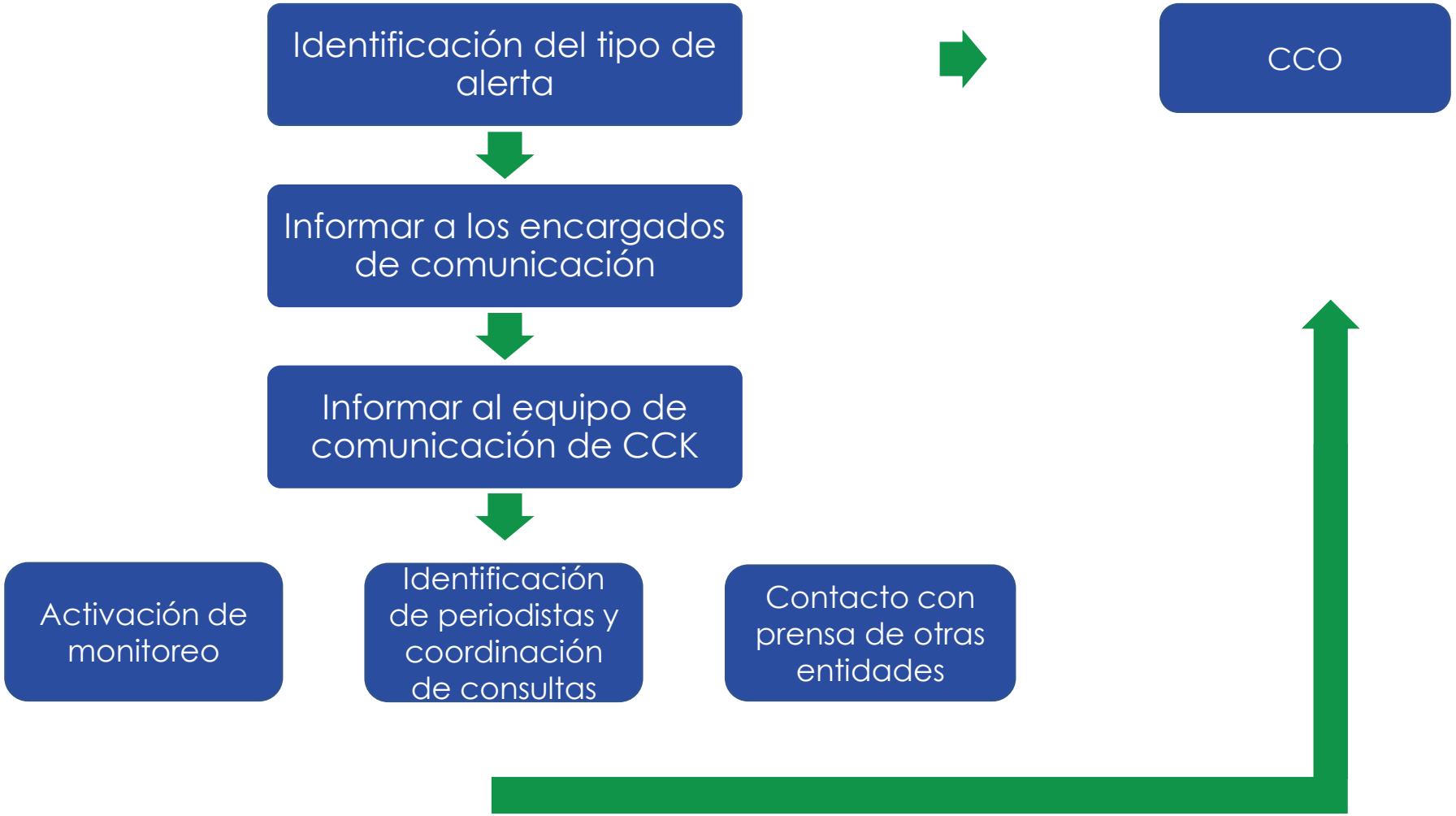
3. El equipo de CCK procederá a activar el servicio de monitoreo, identificará a los periodistas y el respectivo medio, efectuará la coordinación de las consultas y filtrará las comunicaciones.

4. Para las alertas 3,4,5,6 y 7, CCK se pondrá en contacto con los departamentos de prensa de estas entidades, según corresponda: Cuerpo de Bomberos, Cruz Roja, Instituto Costarricense de Turismo, Comisión Nacional de Emergencias y Guanacaste Aeropuerto. Las comunicaciones a la prensa se ejecutarán por parte de AERIS.

5. Se definirá un espacio de prensa para atender a los periodistas y brindar entrevistas. En ese lugar también se designará un espacio más pequeño para que se ubiquen los encargados de comunicación del aeropuerto y las partes correspondientes.

6. En caso de que se active el Centro de Coordinación de Operaciones (CCO), CCK coordinará con este grupo la elaboración y aprobación de los comunicados dirigidos a la prensa por medio del representante de AERIS.

Procedimiento en casos de emergencia



Voceros autorizados

Ricardo Hernández

Director General

Temas que atiende:
1. Corporativos de AERIS
2. Proyectos de AERIS
3. Temas sensibles

Juan Belliard

Director de Operaciones y Seguridad

Temas que atiende:
1. Operación del aeropuerto
2. Seguridad aeroportuaria

Erick Barboza

Director de Desarrollo de Negocios

Temas que atiende:
1. Comerciales
2. Proyectos de AERIS

Adriana Bejarano

Jefe de Ambiente, Salud y Seguridad

Temas que atiende:
1. Sostenibilidad
2. Ambiente
3. Seguridad laboral

Equipo de Desarrollo de Negocios y de comunicación

Erick Barboza

Director de Desarrollo de Negocios

Valeria Chanto

Coordinadora de Comunicación y Gestión Administrativa

Equipo de comunicación de CCK

Josué Vargas

Reputation Leader

Contacto:
jvargas@cckcentroamerica.com
Tel. 4003 2742

Angie Vega

Senior Advisor

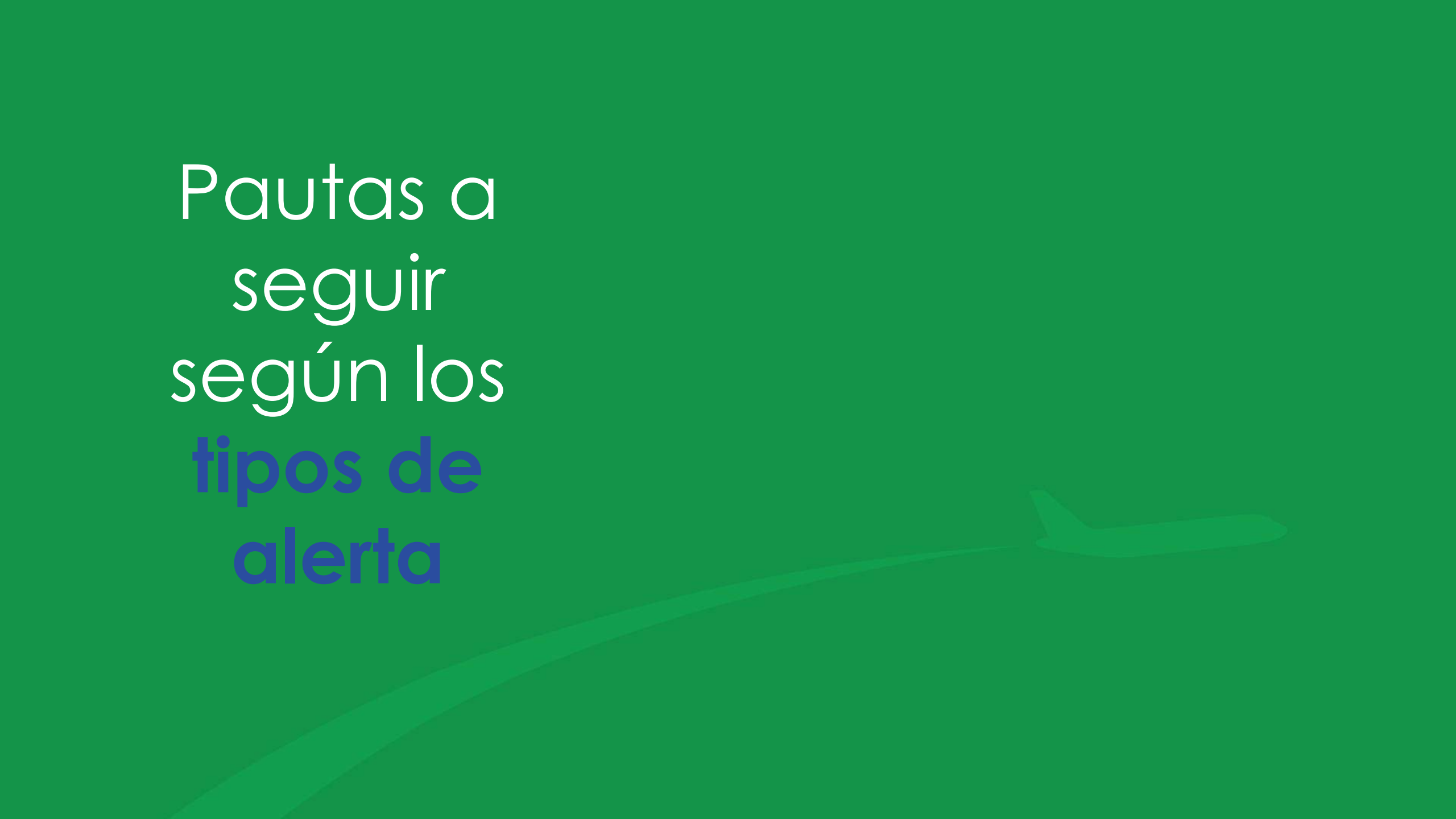
Contacto:
avega@cckcentroamerica.com
Tel: 4003 2743

Ronny Gudiño

Advisor

Contacto:
rgudino@cckcentroamerica.com
Tel: 4003 2764

Pautas a seguir según los **tipos de alerta**



Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
1	Sí: ✓ Reactiva en caso de consultas con prensa ✓ Proactiva con pasajeros solo en caso de suspensión temporal de operaciones ✓ Proactiva con comunidad aeroportuaria tanto si se suspenden o no operaciones	Vía correo electrónico o telefónica en caso de consultas	El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se encuentra temporalmente cerrado debido a que las condiciones climáticas impiden maniobras de despegue y aterrizaje. La seguridad de los pasajeros y los operadores aéreos son una prioridad para nosotros, por lo que en cuanto mejoren las condiciones climáticas, se restablecerán las operaciones. .	Estimados pasajeros, les informamos que las operaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se encuentran temporalmente suspendidas debido a las condiciones climáticas. Para nosotros su salud e integridad es primero, por lo que en cuanto mejoren estas condiciones, el aeropuerto retomará su operación con normalidad. Agradecemos su comprensión.	<u>Primera comunicación:</u> Les informamos que en estos momentos existen condiciones climáticas inestables sobre la terminal aérea debido a la presencia de fuertes lluvias/rayería/densa niebla. Les recomendamos tomar las medidas de precaución del caso en la operación. <u>En caso de suspensión de operaciones</u>: Les informamos que las operaciones se encuentran temporalmente suspendidas debido a la presencia de fuertes lluvias/rayería/densa niebla.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
2	Sí (reactiva con prensa en caso de consultas)	Vía correo electrónico o telefónica en caso de consultas	La Dirección de Operaciones reportó una alerta tipo 2, debido a una complicación en la operación normal de una aeronave. El evento está siendo atendido por las unidades de emergencia del aeropuerto.	Estimados pasajeros, les comunicamos que nos encontramos atendiendo una situación en la rampa del SJO.	Les informamos que en este momento se está atendiendo una alerta tipo 2. Cualquier actualización de interés, se las compartiremos a la brevedad.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
3	Sí (reactiva con prensa en caso de consultas)	Vía correo electrónico o telefónica en caso de consultas	Al ser las ____:___de la _____ se reporta que la aeronave ____ vuelo _____ con destino a _____ presenta dificultades. En estos momentos se han activado los protocolos internos con las autoridades pertinentes, quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención del incidente. Informaremos con regularidad cualquier novedad y actualización al respecto.	Estimados pasajeros, al ser las ____:___ se presentó un incidente con una aeronave. En estos momentos se han activado los protocolos internos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Ante cualquier consulta por favor acercarse a los representantes de su aerolínea o personal del aeropuerto. Agradecemos su comprensión.	Les informamos que la aeronave ____ vuelo _____ con destino a _____ presenta dificultades. En estos momentos se han activado los protocolos internos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. En caso de que vaya a influir en sus operaciones, favor notificar inmediatamente al Centro de Operaciones de AERIS al número 2440-8257.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
4.A Accidente en tierra o aire y/o explosión dentro de las instalaciones aeroportuarias	Sí	Se recomienda considerar alguna de estas zonas: -Salas remotas 17 y 18 -Comedor -Oficinas administrativas de AERIS -Terminal doméstica -Lugar en el exterior (Hotel Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot)	Al ser las ____:___de este _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia), la cual involucra la aeronave ____ vuelo _____ con destino a _____ (o indicar posición dentro de la terminal). Por el momento, el aeropuerto se encuentra cerrado. Se han activado los protocolos de seguridad con las autoridades pertinentes.	Estimados pasajeros el Aeropuerto Juan Santamaría está atendiendo una emergencia con una aeronave tipo _____. Por el momento, el aeropuerto se encuentra cerrado. Estamos trabajando en restablecer las operaciones de la manera más pronta posible. Ante cualquier consulta por favor acercarse a los representantes de su aerolínea o personal del aeropuerto. Agradecemos su comprensión.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas por __ horas. Les comunicaremos en cuanto el AIJS esté funcionando con normalidad.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
4.B Accidente en tierra o aire y/o explosión fuera de las instalaciones aeroportuarias	Sí	Se recomienda considerar alguna de estas zonas: -Salas remotas 17 y 18 -Comedor -Oficinas administrativas de AERIS -Terminal doméstica -Lugar en el exterior (Hotel Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot)	Al ser las ____:___de este _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia), la cual involucra la aeronave ____ vuelo _____ con destino a _____ (o indicar posición dentro de la terminal). Por el momento, el aeropuerto se encuentra cerrado. Se han activado los protocolos de seguridad con las autoridades pertinentes.	Estimados pasajeros el Aeropuerto Juan Santamaría está atendiendo una emergencia con una aeronave tipo _____. Por el momento, el aeropuerto se encuentra cerrado. Estamos trabajando en restablecer las operaciones de la manera más pronta posible. Ante cualquier consulta por favor acercarse a los representantes de su aerolínea o personal del aeropuerto. Agradecemos su comprensión.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas por __ horas. Les comunicaremos en cuanto el AIJS esté funcionando con normalidad.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
5	Sí	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad con las autoridades pertinentes, quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, presentamos una emergencia que estamos atendiendo en estos momentos, por lo que les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto Juan Santamaría por las salidas de emergencia. **De previo debe conocerse la magnitud de la alerta para valorar si desalojo debe ser en todas las instalaciones o en un sector en específico*	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 5, por lo que les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto Juan Santamaría por las salidas de emergencia. Les comunicaremos en cuanto el AIJS esté funcionando con normalidad. **De previo debe conocerse la magnitud de la alerta para valorar si desalojo debe ser en todas las instalaciones o en un sector en específico*

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.1 Objeto o equipaje no identificado	No	-	Solo en caso de recibir consulta: Se encontró un paquete sospechoso en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Este se confirmó/descartó como peligroso. La situación ya fue abordada y solventada por las autoridades pertinentes para evitar cualquier amenaza a la comunidad aeroportuaria.	-	-

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.2 Amenaza de bomba a través de teléfono	No	-	Solo en caso de recibir consulta: Se reportó un incidente en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. La situación ya fue abordada y solventada por las autoridades pertinentes para evitar cualquier amenaza a la comunidad aeroportuaria	-	-

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.3 Amenaza verbal de pasajero, aviso de bomba	No	-	Solo en caso de recibir consulta: Se reportó un incidente con un pasajero en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. La situación ya fue abordada y solventada por las autoridades pertinentes para evitar cualquier amenaza a la comunidad aeroportuaria	-	-

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.4 Amenaza – Aeronave en tierra con pasajeros	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 4. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.5 Amenaza en aeronave en tierra, sin pasajeros	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 5. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.6 Amenaza aeronave en vuelo, recibida en tierra	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 6. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.7 Vehículo sospechoso en el perímetro del aeropuerto	No	-	Solo en caso de recibir consulta: Se reportó un incidente con un vehículo sospechoso en el perímetro Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. La situación ya fue abordada y solventada por las autoridades pertinentes para evitar cualquier amenaza a la comunidad aeroportuaria	-	Solo en caso de que vehículo impida operaciones habituales: Les informamos que se reporta una alerta tipo 6, subcategoría 7 en __ (indicar perímetro donde se encuentra). Les solicitamos abandonar dicha zona debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.8 Hallazgo, localización, utilización, introducción al aeródromo de Antrax o Ricina	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 8. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.9 Toma de rehenes (secuestro) a bordo de una aeronave en tierra	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, les informamos que las operaciones del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se encuentran temporalmente suspendidas debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo). Estamos trabajando en restablecer las operaciones de la manera más pronta posible.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 9. Les comunicaremos en cuanto el AIJS esté funcionando con normalidad.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.10 Retención de rehenes (secuestro) a bordo de una aeronave en el espacio aéreo	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 10. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
6.11 Toma de rehenes (secuestro) en las instalaciones del aeropuerto	Sí (solo cuando se conforme el CCO y dé visto bueno de otorgar más información)	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 6, subcategoría 11. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
7 En caso de escenarios críticos que afectan operaciones en general del AIJS	Sí	Se recomienda la atención de prensa en una zona que se ubique en el exterior del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como los hoteles que se encuentran en las cercanías: Holiday Inn Express, Hampton by Hilton o Courtyard by Marriot	Al ser las ____:___de la _____ se reporta una emergencia en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría de tipo ____(contexto y significado de emergencia). En estos momentos se han activado los protocolos de seguridad y el Centro de Coordinación de Operaciones quienes están tomando las medidas necesarias e inmediatas para la atención de la emergencia.	Estimados pasajeros, debido al incidente que presentamos en estos momentos _____ (tipo) les solicitamos abandonar las instalaciones del Aeropuerto por las salidas de emergencia demarcadas.	Les informamos que las operaciones del AIJS están suspendidas debido a una alerta tipo 7. Les pedimos abandonar las instalaciones del AIJS debido al riesgo que se presenta en estos momentos.

Alerta	Comunicación	Atención a prensa	Mensajes sugeridos		
			Prensa	Pasajeros	Comunidad aeroportuaria
7 En caso de escenarios NO críticos que no afecten operaciones en general del AIJS	No	-	<u>Solo en caso de recibir consultas posterior a ser atendido el incidente:</u> Al ser las ____:___de la _____ se reportó un incidente en ___ (zona del Aeropuerto donde aconteció) de tipo ____(contexto y significado de emergencia). La situación ya está resulta y las operaciones normales del AIJS no se vieron perjudicadas gracias a que se activaron los protocolos internos.	-	Solo para aquellos que se puedan ver afectados en la zona del incidente: Les informamos que en este momento se está atendiendo una alerta tipo 7 en ___ (zona del Aeropuerto donde acontece). Cualquier actualización de interés, se las compartiremos a la brevedad.

Protocolo de atención a medios de comunicación en situaciones de crisis

2022

AERIS
COSTA RICA
Una empresa del **Grupo CCR**

AP16 Cadena de notificación en caso de emergencias

AERIS COSTA RICA Una empresa del Grupo CCR	Cadena de comunicación	Código: COM
		Versión: 01
		Página 1 de 1

Instrucciones:

a. La cadena de notificación se inicia una vez que se confirma la declaratoria de una Alerta.

b. Aeris cuenta con un sistema de comunicación masiva atreves de la plataforma Everbridge, por lo que esta cadena puede realizar de forma automática o manual.

c. Las llamadas de notificación se realizarán en el orden que parecen.

d. Antes de iniciar la cadena de llamada se iniciará con una comunicación radial por la frecuencia de radio de Aeris en el canal de Autoridades, la cual consiste en notificar a todos los que cuenten con radio. Si la autoridad confirma el recibido se considera como notificado, por lo que se puede omitir la llamada de notificación a ese ente.

e. Marque con un "check" cuando se realiza la llamada.

f. Se debe utilizar el Directorio Telefónico del PEA (Apéndice # 1)

Ítem	Ente a notificar	Quien recibe	Realizado			Hora	Observación
			Sí	No	N/A		
1	Indicar por frecuencia de Autoridades *"para todos los que copian SITUACIÓN PRESENTADA + se declara alerta #" (mensaje se repite dos veces por cada frecuencia)*						
2	Torre de Control (según aplique)						
3	Policía Aeroportuaria						
4	Cruz Roja						
5	Policía de Tránsito						
6	DIS						
7	Línea Aérea						
8	DGAC OPS						
9	DGAC AVSEC						
10	Autoridades de Investigación de Accidentes - CETAC (según aplique)						
11	OIJ						
12	Supervisor de lado aéreo Aeris						
13	Supervisor de terminal Aeris						
14	SMS Aeris						
15	Monitoreo (Seguridades -Parqueo-CTRM-MANTO)						
16	Migración						
17	Aduana						
18	MAG						
19	Ministerio de Salud (según aplique, eventos con Mercancías peligrosas y/o eventos de salud publica)						
20	Director de Ingeniería Aeris (según aplique, en caso de eventos que afecte la infraestructura)						
21	Gerente de Tecnología y Sistemas Aeris (según aplique, en caso de eventos que afecten sistema tecnológicos)						
22	Asesor Legal Aeris						
23	Coordinadora de Comunicaciones Aeris (Departamento Comercial)						
24	Jefe de Ambiente y Salud Aeris (EHS)						

Observaciones generales

Realizado por	Nombre del responsable
Nombre:	
Firma:	