

Guía técnica de armonización de
los Planes de Autoprotección de los
aeropuertos con los Planes de
Protección Civil previstos en la
Directriz (RD837/2020)

A-DAU-APAU-01

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.

www.seguridadaerea.gob.es

Índice

1.	INTRODUCCIÓN	4
2.	OBJETO Y ALCANCE.....	4
3.	NORMATIVA DE REFERENCIA.....	5
4.	ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES	6
4.1	ACRÓNIMOS	6
4.2	DEFINICIONES	6
5.	PLAN DE EMERGENCIA DE AERÓDROMO	7
5.1	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS (PEPCEA).....	9
5.2	PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL AERÓDROMO (PA).....	9
5.3	DOCUMENTACIÓN ADICIONAL.....	9
6.	COORDINACIÓN ENTRE EL PEPCEA Y EL PA DEL AERÓDROMO	10
6.1	PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN	11
6.2	INSTALACIONES Y ZONAS DE INFLUENCIA	11
6.3	ESCENARIOS DE ACTIVACIÓN DEL PEPCEA.....	11
6.4	INTEGRACIÓN ESTRUCTURAS DE MANDO	12
6.5	PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN.....	14
7.	IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA EFICACIA DEL PLAN DE EMERGENCIA	15
ANEXO	16	

1. INTRODUCCIÓN

La normativa sectorial aeronáutica establece como requisito que una instalación aeroportuaria cuente con un Plan de Emergencia del Aeródromo para la atención de emergencias de tipo aeronáutico dentro y fuera del aeródromo.

La necesidad de disponer de un Plan de Emergencia del Aeródromo se establece:

- para aeropuertos certificados, en los requisitos ADR.OR.D.005, ADR.OR.D.015, ADR.OR.D.017; ADR.OR.E.005 y ADR.OPS.B.005 del Reglamento (UE) 139/2014,
- para aeródromos verificados, en el Capítulo 9.1 Plan de Emergencia de las Normas Técnicas de diseño del Real Decreto 862/2009 y,
- para aeródromos de uso restringido, en el artículo 19 a) del Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre.

Dicha necesidad queda satisfecha con la existencia conjunta de un Plan Especial de Protección Civil ante Emergencias Aeronáuticas (PEPCEA) de la comunidad autónoma correspondiente y un Plan de Autoprotección (PA) del aeródromo debidamente coordinados entre sí, así como de otra documentación adicional relacionada con uno o ambos documentos para dar respuesta a la normativa sectorial.

La coordinación entre ambos planes queda establecida en la *Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante Emergencias Aeronáuticas de Aviación Civil* del Ministerio del Interior aprobada por el Real Decreto 837/2020, de 15 de septiembre (en adelante, la Directriz).

2. OBJETO Y ALCANCE

La Directriz establece la obligatoria coordinación entre el Plan de Autoprotección (PA) del aeródromo y el Plan Especial de Protección Civil ante Emergencias Aeronáuticas (PEPCEA) de la comunidad autónoma correspondiente, que a su vez integra los Planes de ámbito local (Planes Locales 3.3.1).

Esta guía tiene como objetivo servir como recomendación para armonizar, a efectos de protección civil, los requisitos exigidos por la normativa sectorial aeronáutica respecto de los Planes de Autoprotección de las instalaciones aeronáuticas, con los planes de protección civil previstos en la Directriz.

De esta manera, en la elaboración y/o actualización de los PEPCEA por parte de las comunidades autónomas, sería recomendable seguir las indicaciones referidas en esta guía para considerar también los requisitos aeronáuticos. De igual forma, para garantizar la adecuada coordinación entre PA y PEPCEA, sería conveniente involucrar al gestor aeroportuario en los aspectos a definir de manera coordinada de acuerdo con la Directriz.

La guía se desarrolla considerando los requisitos establecidos para aeropuertos certificados y verificados, en el Reglamento 139/2014 y el RD 862/2009, respectivamente.

En lo que respecta a los aeródromos de uso restringido, estos requisitos se recogen en el Real Decreto 1070/2015 y en ellos se refiere la necesaria coordinación con los organismos implicados en caso de emergencia, por lo que también deberán ser tenidos en cuenta por los PEPCEA. Sin embargo, el tamaño de estos aeródromos y el nivel de detalle de estos requisitos no justifican la aplicación de esta guía, por lo que su aplicabilidad deberá ser considerada teniendo únicamente en cuenta lo indicado en el citado RD 1070/2015.

En tanto la comunidad autónoma de aplicación al aeródromo no disponga de PEPCEA según lo establecido en esta Guía, se mantendrán los procedimientos de actuación y coordinación existentes actualmente.

En caso de emergencias relacionadas con actos ilícitos (apoderamiento ilícito de aeronave, sabotaje, amenaza de explosivos, etc.), así como en Emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional, estos planes podrán aplicarse como apoyo para paliar las consecuencias sobre las personas y sus bienes, quedando, no obstante, subordinados a lo dispuesto en la normativa en cada caso aplicable.

3. NORMATIVA DE REFERENCIA

La normativa de carácter sectorial aeronáutica relativa al Plan de Emergencia del Aeródromo y que, por tanto, se tiene en cuenta en esta guía es la siguiente:

Normativa internacional:

- OACI. Anexo 14. Aeródromos.
 - Volumen I. Diseño y operaciones de aeródromos.
 - Volumen II. Helipuertos.
- OACI. Doc. 9137. Manual de Servicios de Aeropuertos.
 - Parte 1. Parte 1. Salvamento y extinción de incendios.
 - Parte 7. Planificación de emergencia en los aeropuertos.

Normativa europea:

- Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.
- Reglamento (UE) 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
- EASA. Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Authority, Organization and Operations Requirements of Aerodromes.

Normativa nacional:

- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.
- Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil.
- Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- RD 837/2020, de 15 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público.
- Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero.
- Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y se modifica el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de

diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

- Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares.
- Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio, por la que se actualizan las normas técnicas contenidas en el Anexo al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

4. ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

4.1 ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
ADR.OPS	REQUISITOS DEL REGLAMENTO (UE) 139/2014 PARA LA OPERACIÓN EN EL AERÓDROMO
ADR.OR	REQUISITOS DEL REGLAMENTO (UE) 139/2014 PARA LA ORGANIZACIÓN DEL AERÓDROMO
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AMC	ACCEPTABLE MEAN OF COMPLIANCE (MEDIO ACEPTABLE DE CUMPLIMIENTO)
CEAD	COMITÉ DE EMERGENCIA DE AERÓDROMO
EASA	EUROPEAN AIR SAFETY AGENCY (AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA)
GA	GESTOR AEROPORTUARIO
GM	GUIDANCE MATERIAL (MATERIAL GUÍA) (*)
OACI	ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
PA	PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL AERÓDROMO
PE	PLAN DE EMERGENCIA DE AERÓDROMO
PEPCEA	PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS
PMA	PUESTO DE MANDO AVANZADO
PMP	PUESTO DE MANDO PRINCIPAL
RPMA	RESPONSABLE DE PUESTO DE MANDO AVANZADO
RPMP	RESPONSABLE DE PUESTO DE MANDO PRINCIPAL
SCEI	SUBCOMITÉ DE EMERGENCIA INTERNO

(*) El Material Guía o GM es material no vinculante desarrollado por EASA que ayuda a ilustrar el significado de un requisito o especificación, y se utiliza para respaldar la interpretación del Reglamento, sus normas de ejecución y AMC

4.2 DEFINICIONES

NOTA: Los términos empleados en las siguientes definiciones se corresponden, en general, tanto con los establecidos en la normativa sectorial relativa al Plan de Emergencia del Aeródromo como con los empleados en los procedimientos operativos del aeródromo. Las posibles discrepancias con la terminología empleada en la legislación de protección civil o cualquier otra utilizada en el aeródromo no deben entenderse como una incompatibilidad en la aplicación de la misma.

Plan de Emergencia del Aeródromo: Procedimientos por los que se coordinan las actividades de los servicios del aeropuerto con las de otros organismos de las poblaciones circundantes que puedan ayudar a responder a una emergencia que ocurra en el aeropuerto o en sus cercanías (Doc. 9137 OACI).

De acuerdo con lo anterior, se dará cumplimiento al requisito ADR.OPS.B.005 del Reglamento (UE) 139/2014 de Plan de Emergencia del Aeródromo y al Capítulo 9.1 Plan de Emergencia de las Normas Técnicas de diseño para los aeródromos verificados según el RD 862/2009 a través de la coordinación entre el Plan de Autoprotección del aeródromo con sus documentos asociados y el PEPCEA de la comunidad autónoma correspondiente para la atención de emergencias de tipo aeronáutico dentro y fuera del aeródromo.

Autoprotección: sistema de acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos sobre las personas y los bienes, a dar respuesta adecuada a las posibles situaciones de emergencia y a garantizar la integración de estas actuaciones con el sistema público de protección civil (RD 393/2007, NBA). Estas acciones y medidas deben ser adoptadas por el aeropuerto, como titular de la actividad, con sus propios medios y recursos, dentro de su ámbito de competencia.

Plan de Autoprotección del Aeródromo (PA): Documento o conjunto de documentos relativos a la actuación en caso de emergencia, en el aeródromo y sus inmediaciones, que incluye toda la información necesaria para dar cumplimiento al Real Decreto 393/2007, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección, y a la normativa sectorial para aeropuertos (Reglamento (UE) 139/2014 para aeropuertos certificados y Real Decreto 862/2009 para aeródromos verificados), en lo que se refiere a los procedimientos de actuación de los medios propios del aeródromo ante emergencias .

Plan de Protección Civil: instrumento de previsión del marco orgánico funcional y de los mecanismos que permiten la movilización de los recursos humanos y materiales necesarios para la protección de las personas y de los bienes en caso de emergencia, así como del esquema de coordinación de las distintas Administraciones Públicas llamadas a intervenir (Ley 17/2015).

Plan Especial de Protección Civil ante Emergencias Aeronáuticas (PEPCEA): Plan de Protección Civil de ámbito autonómico que tiene por finalidad hacer frente a las emergencias aeronáuticas definidas en el punto 1.2 de la Directriz.

Colectivo: Grupo de personas pertenecientes a un mismo organismo que actúan como equipo en un determinado ámbito de la emergencia (por ejemplo: colectivo de bomberos del aeródromo, colectivo de seguridad privada del aeródromo, etc.). En la terminología de Protección Civil, los Colectivos se pueden corresponder con los Servicios.

Zona A: zona del ámbito de aplicación del Plan de Autoprotección de la instalación aeronáutica que cubre el límite del recinto de la misma (Directriz de Protección Civil).

Zona E: zona que cubre las inmediaciones de la instalación aeronáutica y que es coherente con la zona E definida en el Plan de Autoprotección de la misma (Directriz de Protección Civil). Con carácter general esta zona comprende aproximadamente una circunferencia de 8 Km de radio desde el centro del aeródromo.

Puesto de Mando Principal: Centro de Operaciones de Emergencia. Puesto o Centro responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta a una emergencia (Reglamento (UE) 139/2014).

Puesto de Mando Avanzado: Puesto de Mando Móvil. Instalación que puede ser trasladada rápidamente al lugar de la emergencia, cuando sea necesario, y que asume la coordinación local de aquellos organismos que respondan a la emergencia (Reglamento (UE) 139/2014).

5. PLAN DE EMERGENCIA DE AERÓDROMO

De acuerdo con los requisitos de la normativa sectorial los aeropuertos deberán disponer de un Plan de Emergencia conforme a la operación y las actividades que se realicen en el mismo, con objeto de lograr una coordinación eficiente de todas las organizaciones necesarias para dar respuesta ante una emergencia que se produzca en un aeródromo o en su entorno próximo.

Se entiende que la necesidad de disponer de dicho Plan de Emergencia queda satisfecha con la existencia conjunta de un PEPCEA de la comunidad autónoma correspondiente y un Plan de Autoprotección del aeródromo, debidamente coordinados entre sí, así como de otra documentación, relacionada con alguno o ambos documentos, y que da respuesta a los requerimientos de la normativa sectorial.



Por organizaciones necesarias para hacer frente a la emergencia cabe entender tanto la organización de la entidad titular del aeródromo, como aquellas otras organizaciones (propias del gestor o externas) que estén vinculadas al aeródromo por la existencia de un acuerdo, contrato, convenio o instrumento jurídico análogo y/o por la prestación de un servicio en el mismo de forma habitual.

Este Plan de Emergencia del aeródromo debe contener las acciones a realizar durante una emergencia, en coordinación con las autoridades competentes en materia de protección civil, garantizando las medidas para¹:

- la **transición ordenada y eficaz** para pasar de la situación de “operación normal” a “operación en emergencia”.
- la **delegación de autoridad**, es decir, el **modo de transferencia** de autoridad en el mando y control de la emergencia a la autoridad de protección civil que corresponda de acuerdo con la normativa vigente en el respectivo ámbito territorial.
- la **asignación de las responsabilidades** de la emergencia, incluyendo competencias y funciones del personal implicado en caso de emergencia.
- la **autorización al personal clave** (RPMP, RPMA, etc.) para las actuaciones contenidas en el plan.
- la **coordinación** de los esfuerzos **entre todos los intervinientes** para hacer frente a la emergencia.
- la **continuidad de forma segura de las operaciones** de aeronaves y/o el **retorno** lo antes posible a la “operación normal”.

La Directriz establece los criterios mínimos que deben reunir los PEPCEA frente al riesgo de emergencias de aviación civil, que además deben tener en consideración la normativa sectorial aeronáutica. Posteriormente los Planes de Autoprotección de aeródromo ya implantados deberán adaptarse al PEPCEA de la comunidad autónoma correspondiente para garantizar los mecanismos de coordinación necesarios.

¹ R139/2014 GM1 ADR.OPS.B.005(a) Aerodrome emergency planning

5.1 PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS (PEPCEA)

De acuerdo con la Directriz, *el PEPCEA establecerá los procedimientos a utilizar por los gestores de las instalaciones aeronáuticas para:*

- *Asegurar una información inmediata y detallada, a los órganos previstos en el Plan Especial de Comunidad Autónoma, acerca de las situaciones de peligro y de las emergencias ocurridas en dichas instalaciones o producidas por accidentes de aeronaves en el interior o en las proximidades de las mismas.*
- *Permitir una rápida movilización de medios de intervención cuando los previstos por el Plan de Autoprotección resulten insuficientes.*
- *Garantizar una eficaz coordinación en las intervenciones de emergencia de los recursos movilizados en el ámbito del Plan Especial y los propios del Plan de Autoprotección.*

5.2 PLAN DE AUTOPROTECCIÓN DEL AERÓDROMO (PA)

La Directriz establece que la coordinación de las emergencias aeronáuticas entre el gestor del aeródromo y los servicios de Protección Civil de la comunidad autónoma correspondiente se deberá realizar a través de la coordinación entre el Plan de Autoprotección del aeródromo y el PEPCEA.

El PEPCEA será el plan que contenga todos los mecanismos de coordinación establecidos necesariamente de mutuo acuerdo, así como los procedimientos de actuación conjunta.

Una vez implantado el PEPCEA de la comunidad, los gestores del aeródromo deberán adaptar el Plan de Autoprotección al citado Plan, incluyendo en el documento los procedimientos de actuación en la emergencia con los medios propios. Además, se asegurarán de que la información más relevante relativa a la coordinación con los medios externos al aeropuerto quede también reflejada en el PA en el propio documento, mediante anexos o procedimientos específicos.

5.3 DOCUMENTACIÓN ADICIONAL

Para el cumplimiento de la normativa sectorial en cuanto a la existencia de un Plan de Emergencia del Aeropuerto, se requiere una serie de documentación adicional al propio Plan de Autoprotección y al PEPCEA, que incluye diversos estudios, programas y procedimientos y que está ligada al Manual de Aeropuerto.

A continuación se incluye un listado de esta documentación adicional, así como su dependencia funcional preferente respecto al PEPCEA y/o PA.

Esta documentación deberá formar parte en todo caso del Plan de Emergencia, y así podrá ser requerida por AESA en el ámbito de la inspección a los aeropuertos. Por ello, el gestor aeroportuario deberá asegurarse de la existencia de estos estudios/procedimientos y hacerse cargo de su elaboración si no se ha llevado a cabo por la comunidad autónoma correspondiente.

DOCUMENTO	DEPENDENCIA FUNCIONAL PREFERENTE
Estudio del entorno: documento descriptivo de las principales características geográficas del entorno próximo exterior del aeropuerto en relación con la atención de una posible emergencia derivada de un accidente aeronáutico.	PA: zona A y áreas de aproximación y salida dentro de los 1000 m desde umbral de la pista PEPCEA: Resto del entorno dentro de la zona E
Estudio de riesgos naturales: documento que persigue la identificación y el análisis de los riesgos naturales que pueden afectar a la seguridad operacional del aeródromo considerado, con el fin de justificar la necesidad o no de incluir los procedimientos correspondientes de actuación en emergencia en el Plan de Autoprotección, así como la justificación de los márgenes establecidos para la declaración de situación de emergencia.	PA y PEPCEA
Documento de funcionamiento de comités de emergencia	PA: SCEI (*) PEPCEA: CEAD (*)
Procedimiento local de planificación, realización y evaluación de simulacros	PA: para aquellos ejercicios realizados con medios dependientes del GA o que prestan servicio en el aeropuerto PA y PEPCEA: para aquellos simulacros con participación de colectivos del GA y colectivos activados por protección civil

(*) SCEI: Subcomité de Emergencia Interno. CEAD: Comité de Emergencia de Aeródromo

Además, pueden existir procedimientos locales de actuación o de mantenimiento de equipos que cubran con mayor grado de detalle la información incluida en el PA y que se encuentran citados en Manual de Aeropuerto (por ejemplo, el procedimiento local para el tratamiento de emergencias de salud pública de importancia internacional, el procedimiento local de asistencia a víctimas o el procedimiento local de mantenimiento de instalaciones y equipos utilizados en emergencias). Estos procedimientos no se consideran documentación adicional sino parte del propio PA.

6. COORDINACIÓN ENTRE EL PEPCEA Y EL PA DEL AERÓDROMO

De acuerdo con la Directriz, *los aspectos a definir de manera coordinada, a través de los procedimientos que se establezcan, serán al menos los siguientes:*

- *Procedimientos de notificación.*
- *Instalaciones afectadas y definición de las zonas de influencia de los planes de aplicación.*
- *Escenarios en los que puede ser necesaria la activación del Plan Especial en coordinación con los Planes de autoprotección de las instalaciones aeronáuticas.*
- *Integración de las estructuras de mando de los Planes de autoprotección en la del Plan Especial.*
- *Procedimientos de coordinación entre colectivos de los Planes de autoprotección y colectivos del Plan Especial.*

6.1 PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN

De acuerdo con la Directriz, dentro de las funciones básicas del PEPCEA se encuentra la de *identificar y elaborar procedimientos operativos de notificación* de accidentes e incidentes de aeronaves.

En lo que respecta a emergencias en una instalación aeronáutica, las notificaciones a realizar entre el gestor aeroportuario y protección civil de la comunidad autónoma deberán consensuarse a través de los mecanismos de coordinación entre ambos según la tipología y gravedad de la emergencia. En cualquier caso, deberán considerarse al menos las notificaciones establecidas en el punto 2.3 de la Directriz.

6.2 INSTALACIONES Y ZONAS DE INFLUENCIA

El Plan de Emergencia de aeródromo debe definir un mapa de cuadrículas del aeródromo y sus inmediaciones, aproximadamente hasta una circunferencia de 8 Km de radio desde el centro del aeródromo.

En este mapa se deben indicar las zonas de influencia de los medios de intervención que actúan en primera instancia, ya sean los medios del aeropuerto o los medios de servicios públicos, así como la ubicación de los principales servicios de emergencia (parques de bomberos y hospitales).

Este mapa se incluirá preferentemente como parte del estudio del entorno asociado a la elaboración del análisis de riesgos del PEPCEA. No obstante, el mapa cuadrículado del propio aeródromo y el análisis de accesos a las áreas próximas al umbral formarán parte del Plan de Autoprotección o de la documentación asociada al mismo.

En todo caso, el plano cuadrículado del aeródromo y sus inmediaciones deberá estar disponible por parte del aeropuerto y formar parte de la documentación de los vehículos en el área de movimiento, siempre y cuando lo requieran por sus funciones en la gestión de la emergencia.

De igual manera, el Plan de Emergencia de aeródromo debe contemplar²:

- La disponibilidad inmediata y coordinación con los servicios de rescate especializados apropiados para responder a las emergencias cuando un aeródromo esté ubicado cerca de agua y/o áreas pantanosas, y donde una parte significativa de las operaciones de aproximación o salida se llevan a cabo en estas áreas³. Esta coordinación se recogerá preferentemente en el PEPCEA.
- Evaluación de las áreas de aproximación y salida dentro de los 1000 m desde el umbral de la pista para determinar las opciones disponibles para la intervención. Esta información debe recogerse en el PA.

6.3 ESCENARIOS DE ACTIVACIÓN DEL PEPCEA

Los escenarios de activación del PEPCEA incluirán los siguientes tipos de emergencia⁴:

- Emergencias con implicación de aeronaves:
 - Incidente/Emergencia de aeronave en zona A de una instalación aeronáutica
 - Incidente/Emergencia de aeronave en zona E de una instalación aeronáutica (puede incluir zona mar)
 - Incidente/Emergencia de aeronave en otras zonas del territorio español
 - Incidente/Emergencia de aeronave en otras zonas del mar territorial español
 - Incidente/Emergencia de aeronave en el extranjero con origen y/o destino territorio español

² R139/2014 AMC1 ADR.OPS.B.005(b) Aerodrome emergency planning

³ RD 862/09 Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, punto 9.1.14

⁴ Listado extraído de la Directriz completado con R139/2014 GM4 ADR.OPS.B.005(a) Aerodrome emergency planning, R139/2014 GM3 ADR.OPS.B.005(a) Aerodrome emergency planning y RD 862/09 Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, punto 9.1.2

- Incidente/Emergencia de aeronave en zonas del espacio aéreo de responsabilidad asignadas a España, fuera del territorio o del mar territorial
- Actos de interferencia ilícita en aeronave⁵
- Sabotaje, incluido amenaza de bomba en aeronave⁵
- Emergencias sin implicación de aeronaves en instalaciones aeronáuticas:
 - Emergencias en edificios
 - Actos de interferencia ilícita⁵
 - Sabotaje, incluido amenaza de bomba en edificios⁵
 - Catástrofes por amenazas naturales
 - Emergencias en las que se ven involucradas mercancías peligrosas
 - Emergencias sanitarias (incluidas las emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional)⁵
- Emergencias mixtas

Se debe establecer un criterio de correspondencia entre las activaciones del Plan de Autoprotección del aeródromo y el PEPCEA para establecer la coordinación de medios en cada fase de la activación del Plan.

6.4 INTEGRACIÓN ESTRUCTURAS DE MANDO

El Plan de Emergencia de aeródromo debe definir⁶:

- Servicios públicos o agencias involucradas en el plan. De acuerdo con la Directriz, el PEPCEA contendrá un *catálogo de capacidades* donde se detallen los medios y recursos materiales y humanos adscritos al mismo, y en su caso las condiciones de disponibilidad en situaciones de emergencia.
- Responsabilidad y roles de cada servicio público o agencia, centros de operación de la emergencia y puestos de mando para cada uno de los tipos de emergencia. Se incluirá preferentemente dentro del PEPCEA.
- Información de los cargos y números de teléfono de las personas a las que se contactará en caso de cada tipo de emergencia. Esta información deberá estar recogida tanto en el PEPCEA como en el PA, en función de lo que aplique en cada caso.

Relacionado con lo anterior, es esencial definir las responsabilidades en cada tipo y fase de la emergencia. Debe constar en el Plan de Emergencia cómo los distintos organismos se integran y relacionan en la resolución de la situación, a quién corresponden las distintas responsabilidades a asumir y cómo se hace la transferencia de las mismas cuando se requiera. Esta integración puede definirse de manera coordinada a través de grupos de trabajo o comités entre los responsables de los planes de autoprotección y los de los planes especiales.

En relación con los puestos de mando a establecer en caso de activación del Plan de Emergencia, la normativa aeronáutica contempla la creación de un PMP (Puesto de Mando Principal) y un PMA (Puesto

⁵ En caso de emergencias relacionadas con actos ilícitos (apoderamiento ilícito de aeronave, sabotaje, amenaza de explosivos, etc.), así como en Emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional, los Planes de Protección Civil ante emergencias aeronáuticas y las indicaciones contenidas en los Planes de Autoprotección quedan subordinados a lo dispuesto en la normativa en cada caso aplicable.

⁶ R139/2014 AMC2 ADR.OPS.B.005 Aerodrome emergency planning y RD 862/09 Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, punto 9.1.5

de Mando Avanzado)⁷ y establece el material guía⁸ desarrollado a continuación. Será necesario definir cómo estos puestos de mando se integran con los establecidos en el PEPCEA (Comité Asesor o similar).

PUESTO DE MANDO PRINCIPAL

- (a) La práctica ha mostrado que las emergencias se gestionan de manera más eficiente a través de un centro de operaciones de emergencia y un puesto de mando móvil
- (b) El centro de operaciones de emergencia puede ser parte de las instalaciones del aeródromo y ser responsable de la coordinación general y dirección de la respuesta a una emergencia. En función del tamaño del aeropuerto y los procedimientos locales, se puede establecer más de un centro de operaciones de emergencia, pero en el Plan de Emergencia se debe identificar cuál de ellos tiene la responsabilidad de coordinación
- (c) Una persona debe ser designada para asumir el control del centro de operaciones de emergencia y, si es el caso, otra para el puesto de mando móvil
- (d) La función del centro de operaciones de emergencia debe ser dar soporte al responsable en el lugar de la emergencia en el puesto de mando móvil para accidentes/incidentes de aeronaves
- (e) El centro de operaciones de emergencia, dependiendo de los planes de seguridad relevantes y los procedimientos locales, podría ser el centro del control, coordinación y comunicaciones para secuestros de aeronaves o amenazas de bomba ⁵
- (f) El centro de operaciones de emergencia debe estar operacionalmente disponible 24h al día, o durante el horario de operación del aeropuerto, y se deben establecer procedimientos de notificación a su personal
- (g) La ubicación del centro de operaciones de emergencia es muy importante para su eficiencia. Debe considerarse establecer su localización donde se tenga una visión clara del área de movimiento y del puesto de estacionamiento aislado, siempre que sea posible
- (h) Se debe disponer de equipamiento y personal adecuado para comunicar con los correspondientes organismos que participen en la emergencia, incluyendo el puesto de mando móvil cuando se despliegue. Los dispositivos de comunicación y electrónicos deberán comprobarse con regularidad, a fin de detectar posibles fallos

PUESTO DE MANDO AVANZADO

- (a) El puesto de mando móvil consiste en una instalación que puede ser trasladada rápidamente al lugar de la emergencia, cuando sea necesario, y que asume la coordinación local de aquellos organismos que respondan a la emergencia
- (b) El puesto de mando móvil, cuando se establezca, contendrá el equipamiento y el personal para comunicarse con todos los organismos que participen en la emergencia, incluido el centro de operaciones de emergencia. Los dispositivos de comunicación y electrónicos deberán comprobarse con regularidad, a fin de detectar posibles fallos
- (c) En el puesto de mando móvil estarán disponibles mapas, planos y otros equipos e información pertinentes

Ver detalle en Anexo de la información mínima a coordinar.

⁷ RD 862/09 Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, punto 9.1.7, 9.1.8, 9.1.9 y 9.1.10

⁸ R139/2014 GM3 ADR.OPS.B.005(b) Aerodrome emergency planning y GM4 ADR.OPS.B.005(b) Aerodrome emergency planning.

6.5 PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN

6.5.1 COORDINACIÓN DURANTE LA EMERGENCIA (TIEMPO REAL)

En el caso de que una emergencia se produzca resulta esencial la coordinación en tiempo real entre personas y medios para lograr una resolución de la misma de la mejor forma posible. Planificar este punto, por tanto, es clave y debe ser una prioridad de la coordinación entre PEPCEA y Plan de Autoprotección.

Con este objetivo, los siguientes aspectos deben quedar claros en el Plan de Emergencia, bien en el PEPCEA o en el Plan de Autoprotección:

- Responsabilidad de la respuesta inmediata a la emergencia y medios a utilizar
- Accesos al aeródromo, en caso de que la emergencia se dé en Zona A. En relación con este punto, el gestor aeroportuario deberá disponer de un plano actualizado de los accesos al aeropuerto a utilizar en caso de emergencia, que deberá distribuir entre los colectivos llamados a actuar en este tipo de emergencias
- Procedimientos de acceso y guiado de los medios externos, asegurando la apertura de los accesos en tiempo para su eficaz respuesta ante la emergencia, así como para garantizar el mantenimiento de la seguridad operacional del aeropuerto en todo momento
- Integración de estructuras de mando y transferencia de responsabilidades (referido en el punto anterior)
- Mecanismos de transmisión de información entre colectivos durante la actuación

6.5.2 COORDINACIÓN GENERAL

De acuerdo con las disposiciones normativas de aplicación⁹ y el material técnico de referencia sobre el Plan de Emergencia se deberá contemplar la creación de un Comité de Emergencia de Aeródromo (CEAD) donde se establecerán los mecanismos de coordinación entre los responsables de la gestión de la emergencia en el aeropuerto y los servicios públicos que pueden actuar en caso de emergencia.

El PEPCEA es el responsable de definir la integración del CEAD dentro de los mecanismos de coordinación que establezca con los PA de los aeródromos. Se recomienda que la periodicidad de este comité sea, al menos, anual, quedando abierta la posibilidad de que se celebren comités extraordinarios cuando la situación lo requiera. Las funciones de este comité incluirán:

- Coordinación de la actualización y mejora continua de los procedimientos de gestión de la emergencia existentes.
- Planificación y realización de simulacros generales de emergencia aeronáutica en el aeródromo y sus inmediaciones con una periodicidad no superior a dos años, así como prácticas de emergencia parciales durante el año que siga al simulacro general para garantizar que cualquier deficiencia encontrada durante las prácticas completas de emergencia ha sido corregida. El GA promoverá la participación de colectivos externos, en caso necesario, en estos simulacros.
- Evaluación de los simulacros generales de emergencia aeronáutica:
 - Recopilación de datos (informes de observadores, grabaciones de audio y vídeo, informes de los participantes, checklist de llamadas, registro de activación/desactivación del plan...).
 - Análisis de los datos recopilados.
 - Determinación de conclusiones.
 - Establecimiento de medidas preventivas y correctivas.

⁹ R139/2014 GM2 ADR.OPS.B.005(a) Aerodrome emergency planning

- Redacción de informe final y plan de acciones preventivas y correctivas.
- Difusión de los resultados a los implicados.
- Seguimiento del cumplimiento del plan de acciones preventivas y correctivas.
- Evaluación de la respuesta ante emergencias reales. La evaluación será proporcionada al nivel de activación del Plan de Emergencia y adecuándose en la medida de lo posible a lo especificado en el punto anterior para la evaluación de simulacros generales de emergencia. Para aquellas situaciones de emergencias de protección civil afectadas por procesos legales de carácter restringido, se realizarán evaluaciones preliminares para la detección de deficiencias graves que puedan requerir la implantación de cambios urgentes en el Plan de Emergencia, dentro de los límites que permitan los mencionados procesos legales.
- Divulgación de información sobre el Plan de Autoprotección del Aeropuerto por parte del gestor de la instalación aeronáutica y posible organización de visitas de familiarización con la instalación aeronáutica a los responsables de los servicios públicos de emergencia que pudieran tener algún tipo de actuación en caso de emergencias aeronáuticas.
- Coordinación de la posible organización por parte de los responsables del PEPCEA de jornadas de información en sus procedimientos de gestión de emergencias aeronáuticas a los responsables del aeropuerto.

7. IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA EFICACIA DEL PLAN DE EMERGENCIA

Para la correcta implantación de las sucesivas versiones del Plan de Emergencia, así como para la consecución del objetivo del mantenimiento continuo de su eficacia, se utilizarán los mecanismos de coordinación descritos en el punto anterior.

De acuerdo a la normativa sectorial, el Plan de Emergencia de aeródromo se deberá probar a través de¹⁰:

- La realización de un simulacro general de emergencia a intervalos que no excedan los dos años.
- La realización de simulacros de emergencia parciales en el año intermedio para garantizar que se hayan corregido todas las deficiencias encontradas durante el simulacro general de emergencia.

Una vez realizados estos ejercicios o después de una emergencia real, se revisará el Plan de Emergencia para corregir cualquier deficiencia encontrada durante dichos ejercicios o emergencia real. El Gestor Aeroportuario garantizará la revisión del Plan de Autoprotección, correspondiendo a las Autoridades de Protección Civil la responsabilidad de actualizar el PEPCEA, en caso de considerarse necesario.

¹⁰ R139/2014 AMC1 ADR.OPS.B.005(c) Aerodrome emergency planning

RD 862/09 Normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, punto 9.1.13

ANEXO

Con carácter general, el Plan de Emergencia debe incluir la siguiente información, en el marco del PEPCEA, del PA o de otro documento dependiente funcionalmente de alguno de estos (o de ambos):

- **Ámbito de aplicación del Plan:** límite de zona A, zonas de influencia de los medios de intervención que actúan en primera instancia en función sean los medios del aeropuerto o los medios de servicios públicos dentro de la zona E y zonas necesitadas de servicios de rescate especializados dentro de las zonas A y E (incluidas zonas de agua y pantanosas).
- **Listado de puestos de mando por emergencia y fase,** interrelaciones entre ellos, localización y horario.
- **Integrantes de cada puesto de mando,** responsable del puesto y funciones por emergencia y fase de cada uno de los colectivos que forman cada puesto de mando.
- **Identificación de puestos de mando** donde se realiza la coordinación de la emergencia, tanto a nivel general como a pie de siniestro.
- **Responsables de los colectivos** recogidos en el catálogo de capacidades del PA y del PEPCEA y funciones a desempeñar por estos colectivos.
- **Agrupaciones de colectivos** en base a funciones comunes desempeñadas (sanitario, intervención, seguridad, etc.) y coordinador de grupo por emergencia y fase.
- **Canales y medios de comunicación** establecidos.

