



**Autoridad de
Aviación
Civil
El Salvador**

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

Descripción: **Simulacros de Emergencia en Aeropuertos**

CA No.: 139-365-03

Revisión: 00

Documentación de Referencia: Doc. /A / RAC 139
/B/ Doc. 9137 parte 7, OACI

Fecha: 09-Mar-2017

La siguiente Circular de Asesoramiento ha sido emitida por la Autoridad de Aviación Civil de El Salvador de acuerdo con lo prescrito en la Ley Orgánica de Aviación Civil, Artículo 7, Numeral 4.

1. PROPOSITO:

La presente Circular de Asesoramiento tiene el propósito de suministrar información completa y detallada sobre la elaboración de simulacros de emergencia en el aeropuerto, que tiene como finalidad asegurar que los aeropuertos verifiquen: la respuesta de todo el personal interesado, los planes y procedimientos de emergencia; y el equipo y las comunicaciones de emergencia.

2. LIMITACIONES:

La presente Circular es aplicable a todos los operadores de aeródromos.

3. DOCUMENTO QUE CANCELA:

No aplica.

4. FORMAS:

Ninguna.

5. ABREVIACIONES:

Ninguna.

6. DEFINICIONES:

Ninguna.

7. GENERALIDADES:

7.1. El plan de emergencia del aeropuerto proporciona el marco para que los servicios de protección contra incendios, de seguridad, médicos y otros recursos del aeropuerto y de la población puedan colaborar en una respuesta eficaz y coordinada a emergencias del aeropuerto

7.2. Es importante que en el plan se incluyan los procedimientos para asegurarse de que se somete a ensayos el plan de emergencia del aeropuerto. En estos ensayos debe corregirse el mayor número posible de deficiencias y todo el personal y todas las dependencias interesadas deben familiarizarse con el ambiente del aeropuerto, con las otras dependencias y con la función que cada una desempeñan en el plan de emergencia.

7.3. Haciendo uso de alguno de los diversos tipos de simulacros de emergencia en el aeropuerto, los explotadores del aeropuerto y los administradores de recursos de emergencia de la población pueden, en primer lugar, publicar un plan integral de emergencia en el que la respuesta se base en las necesidades y en el emplazamiento de la emergencia y pueden, en segundo lugar, poner en práctica los procedimientos y la coordinación necesarios para dar una respuesta eficaz a cualquier emergencia en un plazo de tiempo mínimo. Además, los explotadores del aeropuerto no pueden confiar verdaderamente en el plan de emergencia hasta que lo estudien, lo revisen, lo estudien de nuevo y lo sometan a prueba. Es importantísimo someter a prueba el plan para determinar si existen lagunas seriales en el mismo. Por ejemplo, algunas personas implicadas en el plan pueden tener ideas erróneas o falsas acerca del mismo: algunos de los procedimientos que parecen funcionar sobre el papel pueden no funcionar en la práctica, algunos de los cálculos de tiempo, distancia o recursos disponibles pueden ser lo suficientemente imprecisos como para causar problemas.

7.4. Los ensayos del plan proporcionan al personal que ha de intervenir en una emergencia del aeropuerto la oportunidad de conocerse mutuamente y de conocer cómo funcionan los demás servicios.

7.5. Los ensayos pueden proporcionar al personal de fuera del aeropuerto, al que se pide que intervenga en una emergencia, la oportunidad de reunirse con el personal del aeropuerto y de familiarizarse con las instalaciones, recursos, configuración del tráfico y zonas identificables de peligro del aeropuerto.

7.6. Los simulacros deben realizarse de día en condiciones de crepúsculo y por la noche, y, además, en diversas condiciones meteorológicas y de visibilidad.

8. DESARROLLO:

8.1. Clases de Simulacros de Emergencia de Aeropuerto

8.1.1 Existen tres métodos para someter a prueba el plan de emergencia del aeropuerto:

- a) simulacros generales,
- b) simulacros parciales y
- c) simulacros sobre el plano.

8.1.2. Para la realización de estos ensayos se seguirá el siguiente calendario de fechas:

Simulacros generales:

Por lo menos una vez cada dos años.

Simulacros parciales:

Por lo menos una vez cada uno de los años en los que no se realice un simulacro general o según sea necesario para mantener la preparación adecuada.

Simulacros sobre el plano:

Por lo menos una vez cada seis meses salvo en el período de seis meses en el que se realice un simulacro general.

8.2. SIMULACROS SOBRE EL PLANO

8.2.1. El simulacro sobre el plano es un ensayo de las condiciones de integración y de la capacidad de los recursos para enfrentarse a una emergencia sin necesidad de incurrir

en los gastos ni en la inevitable perturbación de los servicios durante un simulacro general. El simulacro puede realizarse como ejercicio de coordinación antes del simulacro general, o puede realizarse en fechas intercaladas para obtener una confirmación de los procedimientos, criterios, números telefónicos, frecuencias de radio y cambios importantes de personal.

8.2.2 El simulacro sobre el plano es la forma más sencilla de ejercicio que puede seguirse y se requiere solamente una sala de reunión, un mapa del aeropuerto a escala grande y la presencia de un representante de rango superior de cada dependencia participante. Se selecciona en el mapa un lugar posible del accidente, y cada uno de los asistentes escribe las medidas que su dependencia adoptaría para enfrentarse a la situación. Con este simulacro saldrán rápidamente a la luz problemas de operaciones, tales como las frecuencias de comunicaciones en conflicto, la falta de equipo, la terminología confusa y las esferas de jurisdicción en conflicto. Estos simulacros deben realizarse dos veces al año en fechas que no coincidan con las de los demás simulacros.

8.3. SIMULACROS PARCIALES

Puede ser necesario realizar simulacros parciales de emergencia para que algunas de las dependencias participantes instruyan al personal nuevo, sometan a evaluación el equipo o las técnicas nuevas, o cumplan con requisitos obligatorios de instrucción repetitiva. Estos ejercicios son económicos porque su alcance es limitado y porque pueden repetirse con la frecuencia necesaria para mantener un elevado nivel de eficiencia. En estos ejercicios pueden estar interesados solamente una dependencia, por ejemplo, los servicios de salvamento y de extinción de incendios o los servicios médicos, o una combinación de varias dependencias, según se desee. Estos simulacros deberían realizarse por lo menos una vez cada año en el que no se realice ningún simulacro general, para asegurarse de que se han corregido las deficiencias que se observaron durante el simulacro general de emergencia del aeropuerto.

8.4. SIMULACROS GENERALES

8.4.1. El plan de emergencia del aeropuerto deberá someterse a simulacros generales de emergencia para ensayar la eficiencia de todas las instalaciones y servicios y de las dependencias correspondientes, a intervalos que no excedan de dos años. A los simulacros deberán seguir reuniones completas para comparar notas, criticar y analizar los datos. En la crítica deberán intervenir activamente representantes de todos los organismos que participan en el simulacro.

8.4.2. El primer paso en la planificación de los simulacros generales de emergencia es el de contar con el apoyo de todas las autoridades interesadas del aeropuerto y de la población. Ha de tenerse en cuenta el personal de los departamentos y de las dependencias involucradas.

8.4.3. Contenido de un simulacro:

- a) **Objetivos:** Al realizarse un simulacro general de emergencia del aeropuerto, lo primero y lo más básico es que las personas del aeropuerto y de la población que planifican e intervienen en la respuesta de emergencia decidan exactamente

lo que debe lograrse. Puesto que con frecuencia es difícil obtener fondos y personal, es prudente que los administradores hagan planes para lograr objetivos determinados.

- b) Selección de los objetivos: En un simulacro de emergencia pueden establecerse una diversidad de objetivos. Por ejemplo, debe ser conveniente que se realice un simulacro por la noche para someter a prueba las reacciones del personal que interviene en la respuesta en condiciones nocturnas. Puede ser conveniente someter a prueba la habilidad de los equipos locales de emergencia para reaccionar cuando descubren que hay materiales peligrosos en las bodegas de carga de una aeronave.
- c) Establecimiento de objetivos limitados: Es probable que durante un simulacro se logre más de un objetivo. La dificultad de combinar varios objetivos es la de que se pretenda obtener más de lo que puede lograrse. Como parte de la misión de establecer objetivos, los encargados de redactar los planes deben limitar el alcance de los problemas que han de ser objeto de investigación, o corren el riesgo de confundir y frustrar al personal que interviene. Es normal que en las emergencias reales haya confusión y frustraciones, pero cuando éstas ocurren en los simulacros, la experiencia que se obtiene es solamente negativa. Esto representa una oportunidad perdida para los que redactan el plan de emergencia y, en realidad, puede disminuir la disponibilidad de la población para responder a emergencias reales.
- d) Evaluación de los resultados: Después de un simulacro debe ser posible echar una mirada hacia atrás para observar si se adquirió determinada destreza, si se exploraron nuevas condiciones ambientales, si se ensayaron los sistemas de comunicaciones, cómo actuaron las nuevas dependencias de ayuda mutua que se integraron al plan de emergencia, cómo se utilizó el equipo nuevo, así como otros problemas o beneficios obtenidos.

8.4.4. Todos los jefes de dependencias deben estar perfectamente familiarizados con el plan de emergencia del aeropuerto y deben formular un plan para su departamento en coordinación con el plan general. Los jefes de las dependencias deberán reunirse periódicamente para adquirir un buen conocimiento de sus responsabilidades y necesidades respectivas.

8.4.5. Deberá emplearse para el simulacro general de emergencia una aeronave de pasajeros de gran tamaño, para generar un ambiente de realidad al ejercicio y para familiarizar a los participantes con el problema de retirar las víctimas de la aeronave. Cuando no se dispone de una aeronave, puede utilizarse un autobús o un vehículo similar de gran tamaño.

8.4.6. Los simulacros de emergencia deberán realizarse en lugares en los que las condiciones se aproximen al máximo a la realidad, al mismo tiempo que se perturban lo mínimo posible las operaciones del aeropuerto. Pueden utilizarse varios escenarios.

El simulacro puede realizarse durante el día o durante la noche en el aeropuerto, en el área de seguridad de extremo de pista, o en las poblaciones circundantes. Entre los escenarios posibles de accidentes pueden incluirse aquellos que implican

- a) aeronaves y edificios-;
- b) aeronave y aeronave; o
- c) aeronave y vehículos terrestres.

Puesto que aproximadamente el 80% de los accidentes de aeronaves ocurren en la pista, en las áreas de seguridad de extremo de pista, o en las áreas de aproximación o de despegue, la mayoría de los simulacros debería realizarse en los lugares mencionados. Cuando no se disponga de aeronaves, los servicios de extinción de incendios pueden tener una situación más realista si se provocan pequeños incendios en la zona. Debe efectuarse un moldeo (imitación de lesiones) de víctimas voluntarias para proporcionar cierto realismo al personal de los servicios médicos que intervienen

8.4.7 Por lo menos con una antelación de 120 días, respecto a la fecha propuesta para el simulacro general de emergencia, la Gerencia del aeropuerto deberá disponer la celebración de una reunión de todo el personal importante de supervisión de las principales dependencias que participen. En esta ocasión deben indicarse en líneas generales los objetivos del simulacro, debe formularse un escenario, asignarse las tareas y definirse las funciones y las obligaciones de todas las dependencias y de todo el personal. A continuación, se propone un calendario de fechas y una lista de verificación, siendo D el día de la realización del simulacro general:

- D- 120 días: Reuniones para organizar al personal de supervisión y a las dependencias que participan, a fin de indicar las líneas generales de los objetivos, formular el escenario, asignar tareas y seleccionar los coordinadores del plan de emergencia.
- D- 90 días Primer informe sobre la marcha de los preparativos.
- D -70 días Primera reunión de todos los organismos participantes (representantes del comité).
- D- 60 días Se completan los preparativos en el emplazamiento o en la zona de estacionamiento para un simulacro general de emergencia. Se completa el escenario por escrito.
- D- 50 días Se inicia la instrucción del equipo para moldeado (imitación de lesiones). Segunda reunión de los representantes del comité. El jefe del equipo de preparación de moldeado puede seleccionarse entre el personal de los hospitales, de salvamento y extinción de incendios, de defensa civil, de unidades militares, etc.
- D- 40 días: Se completan las disposiciones relativas a transporte, alimentación, camilleros y trabajadores voluntarios.
- D- 30 días: Tercera reunión de representantes del comité. Se efectúa un simulacro preliminar de "ensayo" de las comunicaciones.
- D-21 días: Cuarta reunión de representantes del comité. Repetición para las personas que no participaron en las etapas anteriores de instrucción y para que se completen los preparativos de víctimas voluntarias.

D-14 días:	Última reunión e instrucciones a todos los participantes. Incluso al equipo de análisis crítico.
D -7 días:	Última reunión del personal de supervisión para revisar las asignaciones.
D-0 días:	El simulacro.
D + 1 a 7 días:	Reunión de crítica después del simulacro, de forma que todos los participantes puedan escuchar los informes de los observadores.
D + 30 días:	Reunión del personal de supervisión para examinar las críticas de los observadores presentadas por escrito y de los participantes; revisión de los procedimientos para corregir errores y deficiencias observadas en el simulacro.

8.4.8 Al preparar el escenario debe evitarse el empleo de los nombres actuales de los explotadores de aeronaves y de los tipos de aeronave. Esta norma se da para evitar que posiblemente se molesten las compañías o entidades de aviación civil.

8.4.9 A fin de que se obtengan las máximas ventajas de un simulacro general de emergencia, es importante que se revise la totalidad de los trámites. Deberá organizarse un equipo crítico de observadores, cuyos miembros estén familiarizados con los trámites de accidentes de los que haya un número elevado de víctimas. Debe designarse al jefe del equipo y éste deberá estar presente en todas las reuniones. El equipo deberá estar presente en la última reunión de organización (siete días antes del simulacro), y en coordinación con la persona que esté al mando del simulacro, deberá asegurarse de que se incluyen en el simulacro problemas importantes. Cada uno de los miembros del equipo crítico deberá observar todo el simulacro y completar los formularios adecuados de crítica del simulacro de emergencia. Tan pronto como sea conveniente después del simulacro (y no más tarde de siete días) debe celebrarse una reunión crítica de forma que los miembros del equipo puedan presentar sus observaciones y recomendaciones, a fin de que mejoren los procedimientos del plan de emergencia del aeropuerto y el correspondiente documento escrito.

8.5 EVALUACIÓN DEL PLAN:

Los simulacros son una oportunidad excelente para que los explotadores de aeropuertos y los que han proyectado el simulacro evalúen la eficacia y eficiencia del plan. Para que la utilidad de la evaluación sea máxima, los encargados de trazar los planes deberían diseñar cuidadosamente el sistema de evaluación.

8.5.1 Planificación: De conformidad con los objetivos del simulacro, los que lo han proyectado deberán elaborar un sistema de evaluación en el que se incluyan el análisis y correcciones, se identifiquen las ventajas y se obtengan los servicios de evaluadores mucho antes de que tenga lugar el simulacro.

a) "Ciclo de análisis y correcciones:". En la Figura I se ilustra el sistema clásico de gestión de proyectos para los planes de proyectos y su ejecución. Cualquier proyecto pasa por las etapas de planificación ejecución y evaluación (con análisis y correcciones). El proceso de análisis y correcciones lleva a la preparación de las modificaciones necesarias después de que se haya iniciado nuevamente el ciclo.

- b) **Ventajas:** Es importante que se proyecte un sistema efectivo de evaluación respecto a cualquier simulacro de enfrentamiento a emergencias de un aeropuerto, grande o pequeño; no solamente para detectar problemas en el mismo simulacro de los planes del aeropuerto o de las poblaciones vecinas sino lo que es más importante, para descubrir las partes para responder a emergencias que quizá sea necesario perfeccionar.
- c) **Evaluadores:** La totalidad del simulacro deberá ser libremente observada por un grupo selecto de evaluadores competentes que durante el ejercicio lleven indumentaria especial para distinguirlos como tales. Los evaluadores no deberán estar implicados ni en los planes ni en la realización del simulacro. Normalmente, las entidades gubernamentales, otros aeropuertos, y organizaciones privadas de aviación pueden proporcionar evaluadores experimentados que reporten beneficios al aeropuerto que realiza el simulacro y a las mismas entidades que los prestan. Es necesario que mucho antes de la realización del simulacro se designen los evaluadores y que éstos se familiaricen con los planes del aeropuerto, comprendidas las directrices que han de aplicarse a la evaluación y a la notificación de los resultados.

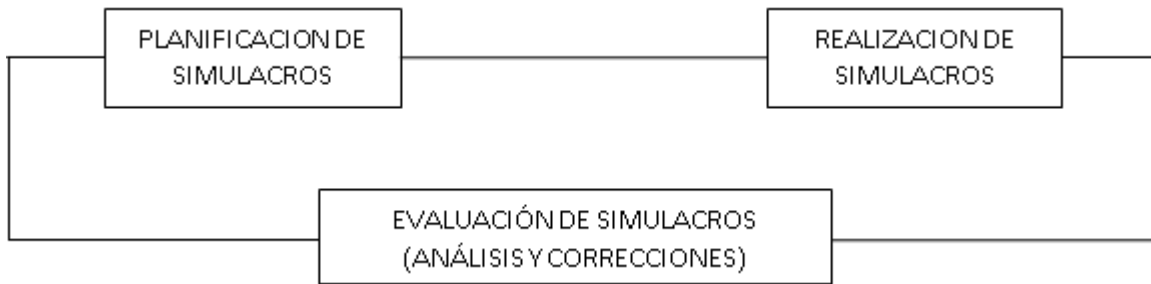
8.6. PREPARACIÓN.

No es necesario que los encargados de la planificación del simulacro den instrucciones a evaluadores experimentados en operaciones de aeropuertos, respuestas de emergencia y ejercicios de emergencia. Sin embargo, la celebración de una reunión preliminar, en la que se den los detalles del alcance y de los objetivos del simulacro, permite que los evaluadores realicen su tarea con eficiencia, y que así se obtengan los máximos beneficios para el aeropuerto.

- a) **Preparación de los evaluadores:**

Mucho antes de que se lleve a cabo el simulacro, los evaluadores deben recibir paquetes de información y hojas de crítica. Si se asignan evaluadores para que hagan una estimación de las funciones de mando, de control y de comunicaciones, así como de todas las esferas funcionales de intervención en la emergencia. Se garantizará la observación detallada de todos los elementos clave que se apliquen para responder a la emergencia.

Deben asignarse otros evaluadores cuya misión consista en criticar la totalidad del simulacro. Estos se moverán con libertad por el emplazamiento y observarán todas las esferas funcionales y todos los esfuerzos que se aplican a resolver la emergencia. Los encargados de los planes del simulacro antes de asignar las personas que estén a cargo de la evaluación deben determinar sus preferencias o sus campos de competencia, por ejemplo, la seguridad o el tratamiento médico.



b) Hoja de crítica:

En la evaluación de un simulacro de emergencia ayuda considerablemente la preparación de una hoja de crítica. Una hoja es de máxima eficacia si se subdivide en secciones independientes que correspondan a cada una de las diversas esferas funcionales, dejándose suficiente espacio para tornar notas. Las preguntas deben ser de índole general, pues si se piden demasiados detalles los evaluadores pueden perder el tiempo en indicar los detalles y se impide que vean el simulacro desde una perspectiva más amplia. En el Apéndice A se proporcionan algunos ejemplos de hojas de crítica.

c) Aleccionamiento verbal:

Los encargados del proyecto de simulacro, el día anterior a su realización, deben dar breves instrucciones a los evaluadores sobre sus funciones y sobre las modificaciones de última hora que se hayan incorporado. En dicha ocasión, los encargados del simulacro pueden entregar a los evaluadores la última información relativa al simulacro y las hojas de crítica y distribuirles la indumentaria que los distinga, equipo, sombreros, brazaletes u otros medios de identificación. Los evaluadores deberían también asistir a las reuniones de información de los medios de comunicaciones y de las dependencias que intervienen, y en dicha ocasión deben hacer preguntas sobre el plan, identificar a los que participan en el simulacro y familiarizarse con las señales o con la indumentaria por las que se distingue cada una de las funciones en el enfrentamiento a la situación de emergencia.

8.7 ANÁLISIS Y CORRECCIONES.

En los simulacros se utilizan comúnmente tres sistemas de análisis y correcciones, es decir, en el lugar del suceso o inmediatos, conferencias de crítica e informes escritos. Debe utilizarse uno o más de dichos sistemas.

- a) Análisis y correcciones en el lugar del suceso, o inmediatos. Implican que inmediatamente después del simulacro se reúnan los representantes de todos los grupos que participen para anotar sus observaciones cuando todavía mantienen claramente en la mente lo ocurrido en el simulacro. Es muy natural que muchos de los detalles se le escapen al evaluador que intente resumir en un informe verbal de cinco minutos las actividades intensas de varias horas.

Los evaluadores pasarán por alto otros detalles hasta que más tarde comparen sus notas con las de otros miembros del personal que participen. La gran ventaja del sistema del análisis y correcciones en el lugar del suceso es el alto grado de interés que muestra cada uno de los participantes; los problemas más críticos se descubrirán probablemente inmediatamente después de terminado el simulacro. Para llevar a cabo la sesión de análisis y correcciones en el lugar del suceso, los explotadores de aeropuerto y los encargados de los planes del simulacro deben establecer normas de conducta, para asegurar que todos tienen la oportunidad de hablar sin interrupciones.

Debe registrarse, por estenografía o en cinta magneto- fónica, la sesión para poder examinarla más tarde.

- b) Conferencia de crítica. En la conferencia de crítica participarán habitualmente los encargados de preparar los planes del simulacro y los administradores de las diversas dependencias que intervienen en el simulacro y en el plan. Los encargados del plan de simulacro deben programar la conferencia para una fecha que no sea antes de una semana después del simulacro. Los administradores necesitarán probablemente por lo menos una semana para sus propias sesiones de análisis y correcciones con el personal propio y para recopilar información valiosa que compartan en la conferencia. Los coordinadores de emergencia locales deberían estar presentes en la conferencia de crítica, tanto para que el aeropuerto se beneficie del uso de los recursos de las poblaciones circundantes como para asegurar que estas mismas poblaciones se beneficien de la experiencia del aeropuerto.
- c) Informes escritos. Los evaluadores con experiencia en los simulacros y en la crítica de los mismos deben presentar por escrito sus observaciones. Los encargados de los planes del simulacro deben también pedir que otras personas presenten informes escritos. Los informes por escrito son frecuentemente más genuinos que los comentarios presentados en las sesiones de análisis y correcciones en el lugar del suceso, ya que los participantes pueden leer los comentarios de personas externas.

Las autoridades del aeropuerto deben esforzarse lo más posible- para comunicarse con las de otros aeropuertos que hayan estado implicadas en accidentes reales de aeronaves, y con aquellas que hayan realizado simulacros generales de emergencia, para obtener datos y procedimientos que sirvan para corregir y mejorar el plan de emergencia del propio aeropuerto.

9. ANEXOS:

9.1. ANEXO 1: Formulario para crítica de simulacros de emergencia

(Ver Anexo 1)

9. COMENTARIOS:

Comentarios acerca de esta Circular de Asesoramiento favor enviarlos al Departamento de Organización, Métodos y Regulaciones de la Autoridad de Aviación Civil, Km 9 ½ Carretera Panamericana, Ilopango, El Salvador, o a la dirección de correo electrónico: omr@aac.gob.sv



Ing. Jorge Alberto Puquirre
Director Ejecutivo
AUTORIDAD DE AVIACION CIVIL

ANEXO 1: Formulario para crítica de simulacros de emergencia

Nombre de la persona que hace la crítica

GENERALIDADES

1. Fecha y hora de la emergencia
(día/mes/año)
.....
(hora local — reloj de 24 horas)

2. Lugar de la emergencia

3. Tipo de emergencia

OPERACIONES DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

4. Hora de notificación de la emergencia
(hora local — reloj de 24 horas)

5. a) Organismo o persona que llegó en primer lugar a la
emergencia

b) Hora de llegada
(hora local — reloj de 24 horas)

6. a) Hora de llegada a la emergencia de los servicios
de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto
.....
(hora local — reloj de 24 horas)

b) Número aproximado de personas de extinción de
incendios en el lugar

c) Hora en que se adoptaron las primeras medidas de
protección contra incendios y tipo de las mismas
(espuma), sustancias químicas en polvo, etc.
.....
(hora local — reloj de 24 horas)

(Tipo)

7. a) Hora a la que se evacuó la primera víctima de la
aeronave
(hora local — reloj de 24 horas)

b) Procedimiento de evacuación

c) Número de víctimas evacuadas desde el interior de la
aeronave

d) Hora a la que se evacuó la última víctima de la
aeronave
(hora local — reloj de 24 horas)

Observaciones:

8. a) Número de personas lesionadas

b) Número de personas no lesionadas

c) Número de personas fallecidas

9. a) Hora a la que se transportó la primera víctima a la
zona de clasificación de urgencias
.....
(hora local — reloj de 24 horas)

b) Hora a la que se transportó la última víctima a la zona
de clasificación de urgencias
.....
(hora local — reloj de 24 horas)

10. a) Nombre de los otros servicios que participaron en los
primeros auxilios

b) Persona a cargo de estos servicios

.....
.....

c) ¿Cuántas personas participaron?

11. a) Nombre de otras organizaciones que participaron en las operaciones de salvamento

.....
.....
.....

b) Número de personas implicadas

12. ¿Tuvo visos de realidad el diseño del moldeado? SÍ NO

SEGURIDAD

13. a) Hora de notificación de la emergencia a los servicios de policía (seguridad).....
(hora local — reloj de 24 horas)

b) Nombre del primer funcionario de los servicios de policía o de seguridad que llegó al lugar de la emergencia

.....
.....

c) Hora de llegada

(hora local — reloj de 24 horas)

14. a) Número de personas que participaron

b) ¿Hubo en algún momento cambio de mando, en lo que atañe a la seguridad, en el lugar de la emergencia? SÍ NO

En tal caso indíquese por orden el cambio de mando y el organismo representado

.....
.....
.....
.....

15. ¿Se controló el tráfico de forma satisfactoria? SÍ NO

16. ¿Se adoptaron medidas para proteger los efectos personales?

17. ¿Hubo algún problema especial en materia de seguridad en el lugar del accidente? (espectadores, etc.)

.....
.....

SERVICIOS MÉDICOS

18. a) Nombre del primer funcionario de servicios médicos que llegó al lugar de la emergencia

b) Hora de la notificación

(hora local — reloj de 24 horas)

c) Forma de la notificación

d) Persona que efectuó la notificación

e) Hora de llegada al lugar de la emergencia

(hora local — reloj de 24 horas)

19. a) ¿Quién fue el coordinador médico encargado de los cuidados médicos y de la evacuación de las víctimas?

.....
.....

b) Hora de la notificación

(hora local — reloj de 24 horas)

c) Forma de la notificación

d) Persona que efectuó la notificación

e) Hora de llegada al lugar de la emergencia

(hora local — reloj de 24 horas)

20. a) Número de médicos que acudieron

b) Número de enfermeros que acudieron

21. a) Se designó en el lugar de la emergencia una zona de clasificación de la emergencia? SÍ NO

b) ¿Ayudó la ubicación de la zona de clasificación de emergencias facilitar el traslado rápido de las víctimas?

c) ¿Estuvieron las víctimas adecuadamente clasificadas y etiquetadas?

22. Forma de identificar al personal médico y de primeros auxilios

.....

34. ¿Se presentaron problemas de coordinación entre los servicios médicos, los de extinción de incendios, los de la policía y otros servicios? SÍ NO

En caso afirmativo, explique los problemas:

.....

.....

35. ¿Contribuyó al éxito de las operaciones la moral de los participantes?

36. ¿Quién demostró cualidades de mando?

.....

.....

INFORMACIÓN PÚBLICA

37. a) Hora de la notificación al encargado de la información al público del aeropuerto
(hora local — reloj de 24 horas)

b) Forma de la notificación

c) Hora de llegada
(hora local — reloj de 24 horas)

38. a) Nombre del funcionario de relaciones públicas

b) Nombre de la organización a la que pertenecía

39. ¿Qué problemas concretos surgieron?

.....

.....

.....

.....

COMUNICACIONES Y CONTROL

40. ¿Intervino de forma eficaz el puesto de mando? SÍ NO

41. ¿Intervino de forma eficaz el centro de operaciones de emergencia? SÍ NO

42. ¿Fue efectivo el sistema de llamada al personal?

43. ¿Fue efectivo el sistema de llamada a los médicos?

44. ¿Se recibió e interpretó adecuadamente el mensaje de emergencia?

45. ¿Fueron los medios de comunicaciones con los hospitales eficaces?

46. ¿Surgieron problemas en las comunicaciones internas?

En caso afirmativo, explique los problemas:

.....

.....

47. ¿Qué clases de sistemas de comunicaciones se utilizaron?

a) Radio en ambos sentidos

b) Teléfono

c) Aparatos de intercomunicación

d) Mensajeros

e) Otros medios (especificuese:)

EXPLICACIONES

Presente las observaciones que juzgue útiles para evaluar este simulacro

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....