

PLAN ESPECIAL DE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EUSKADI



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

PLAN ESPECIAL DE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EUSKADI



EUSKO JAURLARITZA  **GOBIERNO VASCO**

SEGURTASUN SAILA
Segurtasun Sailburuordetza
Larrialdei Aurregiteko eta
Meteorologiako Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD
Viceconsejería de Seguridad
Dirección de Atención de Emergencias
y Meteorología

Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco

Un registro bibliográfico de esta obra puede consultarse en el catálogo de la
Biblioteca General del Gobierno Vasco:
<https://www.katalogoak.euskadi.eus/katalogobateratua>

Edición: 1^a, mayo 2022
Tirada: 500 ejemplares
© Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco
Departamento de Seguridad
Edita: Eusko Jaurlaritzaren Argalalpen Zerbitzu Nagusia
Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
Donostia-San Sebastián, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Diseño
y maquetación: Servicio Central de Publicaciones
Imprime: Gráficas Irudi, S.L.
ISBN: 978-84-457-3648-7
Depósito Legal: LG G 244-2022

Índice

1. INTRODUCCIÓN	8
1.1. OBJETIVO Y ALCANCE	12
1.1.1. Alcance territorial	14
1.1.2 Alcance aeroportuario.....	14
1.2. FUNCIONES BASICAS	15
1.3 MARCO LEGAL.....	17
1.3.1. Aeronáutico	17
1.3.2. Protección Civil y Gestión de emergencias	20
1.3.3. Otros documentos de referencia	23
1.4. GLOSARIO DE TÉRMINOS	24
2. ANÁLISIS DE RIESGOS DE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS	29
2.1 INTRODUCCION	31
2.2 IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO	31
2.2.1. Identificación de las aeronaves.....	32
2.2.2. Identificación de las instalaciones aeroportuarias	34
2.2.3. Identificación de las rutas aéreas habituales	36
2.2.4. Identificación de las emergencias a prever.....	36
2.3 ANÁLISIS DEL RIESGO	39
2.3.1 Análisis histórico	40
2.3.1.1 Principales accidentes aéreos en España y en el mundo	41
2.3.1.2 Principales accidentes aéreos en la CA de Euskadi	43
2.3.1.3 Resultados del análisis histórico	43
2.3.1.3.1 Análisis histórico de accidentes.....	43
2.3.1.3.2. Distribución de las víctimas mortales según las fases de vuelo	45
2.3.1.3.3 Zonificación de los accidentes aéreos	46
2.3.2 Evaluación del riesgo en instalaciones aeroportuarias	46
2.3.2.1 Metodología	46

2.3.2.2. Resultados	99
2.3.2.3. Evaluación de los riesgos externos	99
2.3.3. Evaluación del riesgo de accidente aeronáutico	88
2.3.3.1.Criterios de cálculo	90
2.3.3.2. Resultados.....	99
2.3.4. Vulnerabilidad.....	39
2.3.4.1.Dentro de las instalaciones aeroportuarias.....	39
2.3.4.2.Vulnerabilidad por accidente en vuelo.....	39
2.3.4.3.Estimación de la población afectada	40
2.3.4.4.Elementos vulnerables.....	57
2.3.5. Efecto dominó.....	57
2.3.5.1. Efecto dominó por accidente aéreo.....	57
2.3.5.2. Efecto dominó por emergencias externas.....	58
2.3.6. Zonificación del Riesgo.....	59
2.3.6.1 Mapa de las zonas de intervención según probabilidad de impacto	59
2.3.6.1.1. En Aeropuertos.....	59
2.3.6.1.2. En Aeródromos.....	60
2.3.6.1.3. En Helipuertos.....	60
3. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN	62
3.1.DIRECTOR/A DEL PLAN	63
3.2.COMITÉ DE DIRECCIÓN	65
3.3.CONSEJO ASESOR.....	65
3.4.GABINETE DE INFORMACIÓN	66
3.5.CENTRO DE COORDINACIÓN OPERATIVA	66
3.5.1.Funciones.....	67
3.5.2. Ubicación	67
3.5.3. Constitución en CECOPI.....	67
3.6. PUESTO DE MANDO AVANZADO.....	68
3.6.1 Funciones.....	69

3.7. GRUPOS DE ACCIÓN.....	69
3.7.1 Grupo de Intervención	70
3.7.2 Grupo de Seguridad.....	71
3.7.3 Grupo Sanitario	72
3.7.4 Grupo Logístico	73
3.7.5 Grupo de Apoyo Técnico	75
3.8. INTERVENCIÓN JUDICIAL, MEDICINA LEGAL Y FORENSE Y POLICÍA CIENTÍFICA	76
3.9. PROGRAMA DE ASISTENCIA PSICOSOCIAL.....	78
3.9.1 Persona de Contacto	78
3.9.2 Operador aéreo	81
3.9.3 Centro de Atención a Víctimas y Familiares (CAF).....	82
4. OPERATIVIDAD	83
4.1.ACCIONES OPERATIVAS	83
4.1.1. Sistemas de Detección de la emergencia, Alerta o Alarma	83
4.1.2. Medidas para la protección de personas y bienes en emergencias aeronáuticas	83
4.1.2.1. Protección a la población	84
4.1.2.2. Medidas de Auxilio y Socorro	85
4.1.2.3. Protección de infraestructuras y bienes	85
4.1.2.4. Control y neutralización de la emergencia.	85
4.1.3. Avisos e Información a la población	86
4.2. SITUACIONES OPERATIVAS EN EMERGENCIA.....	90
4.2.1. Tácticas Operativas	90
4.2.2. Definición de Fases y Situaciones operativas.....	91
4.2.2.1. Fase de Alerta	91
4.2.2.2. Fase de Emergencia	92
4.2.2.3. Fase de Recuperación o Post-Emergencia	93
4.2.3. Activación del Plan Especial	94
4.2.4. Modalidades de aplicación según la Fase o Situación de emergencia.....	94

4.2.4.1. Fase de Alerta	94
4.2.4.2. Fase de Emergencia.....	95
4.2.4.3. Fase de Recuperación o Post-Emergencia.....	97
4.3. PROCEDIMIENTO OPERATIVO.....	98
4.3.1 Operatividad en la Fase de Alerta.....	98
4.3.2 Operatividad en la Fase de Emergencia	99
4.3.3. Operatividad en la Fase de Recuperación o Post-Emergencia	99
4.4.NOTIFICACIONES.....	100
4.4.1. Autoridades destinatarias	100
5. INTERFASE Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES	101
5.1.PLANES DE AUTOPROTECCIÓN	101
5.2.PLANES DE ACTUACIÓN MUNICIPAL Y FORAL.....	102
6. MEDIOS Y RECURSOS ADSCRITOS AL PLAN	104
7. IMPLANTACIÓN, MANTENIMIENTO y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL	105
7.1.INTRODUCCIÓN	105
7.2.IMPLANTACIÓN	105
7.2.1. Verificación de la Infraestructura del Plan Especial	106
7.2.2. Formación del Personal de los servicios implicados en el Plan. Simulacros	106
7.2.3. Información del Plan Especial a la Población	106
7.3.MANTENIMIENTO.....	107
7.3.1. Concepto. Programa de Mantenimiento.....	107
7.3.2. Actualización-revisión	108
7.3.3. Simulacros	108
7.3.4. Formación permanente. Ejercicios de adiestramiento.....	108
ANEXOS.....	115

1. INTRODUCCIÓN

La aviación civil se ha consolidado como una de las opciones, de mayor volumen de transporte de pasajeros y de mercancías, a nivel mundial, concretándose en la Comunidad Autónoma de Euskadi (en adelante la CAE), en las tres principales instalaciones aeroportuarias: Bilbao, San Sebastián-Donostia y Vitoria-Gasteiz.

Además, el espacio aéreo que corresponde a dicho territorio es sobrevolado por múltiples rutas, tanto de maniobra en aeropuertos próximos, como de enlace de aeropuertos españoles o vuelos internacionales.

Por otro lado, la evolución normativa en materia de atención a víctimas de accidentes de la aviación civil, ha desarrollado un amplio dispositivo de medidas de actuación en torno a las víctimas y familiares, lo que nos presenta posibles escenarios de emergencia, situados fuera de la CAE, pero con repercusión social y compromiso de actuación en nuestro ámbito de acción.

El Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de Octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, dispone en su artículo 21.1 que cada Estado miembro elaborará un Plan de Emergencia relativo a los accidentes de aviación civil.

El Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, dispone en su artículo 4 que los accidentes de aviación civil se consideran riesgo susceptible de generar emergencias, a los efectos de garantizar que

los Planes de Protección Civil los incluyan en el inventario de riesgos potenciales.

La Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, en su artículo 15 menciona como Planes Especiales, entre otros, a aquellos que tienen como finalidad hacer frente a los riesgos de accidentes de aviación civil.

Con fecha 25 de septiembre de 2020 se aprueba la Directriz Básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil. (Real Decreto 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).

Por todo ello, al amparo de las previsiones de planificación especial que establece el Plan de Protección Civil de Euskadi (LABI), se desarrolla el presente Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE.

1.1. OBJETIVO Y ALCANCE

El Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE es el marco orgánico y funcional para hacer frente a la gestión de:

- a. Emergencia declarada por piloto/s, de aeronaves en vuelo que puedan derivar en accidente, pero que todavía no se ha producido.
- b. Emergencias ocurridas en instalaciones aeronáuticas (aeropuertos, aeródromos y/o helipuertos), sean o no, producidas por accidentes de aeronaves, en tanto el sistema ordinario de emergencias resulte insuficiente.

- c. Emergencias aeronáuticas de la aviación civil que se produzcan en cualquier punto del territorio de la Comunidad Autónoma.
- d. Emergencias que, aun sucediendo fuera de la misma, el vuelo tenga como origen, escala o destino, cualquiera de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma.

Este Plan Especial tiene como objetivo identificar y analizar las áreas más expuestas, establecer el esquema de coordinación de las instituciones, organismos y servicios llamados a intervenir, identificar los recursos humanos y materiales necesarios para su aplicación y procedimentar las medidas de protección más idóneas, tanto para la población, como para los afectados y sus familias; garantizando la asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

No es objetivo de este Plan intervenir en la seguridad aeroportuaria ni en la navegabilidad aérea, que son abordadas en otras Normas y ámbitos competenciales. Sí, en cambio, mitigar las consecuencias de un accidente aéreo o de una emergencia en un aeropuerto, a través del análisis previo, la gestión de la información, la coordinación de los diferentes medios y servicios implicados a todos los niveles, y la optimización de la atención a los afectados directos e indirectos (familiares, otros usuarios de los aeropuertos, población del territorio, etc.). Cuando la tarea de asistencia se dirija a víctimas o familiares de víctimas con discapacidad, se realizará con las adaptaciones necesarias y, en su caso, con ayuda de personal especializado.

Siempre que la emergencia ocurra en el mar, las actuaciones de atención a la misma se realizaran siempre en coordinación con el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, la Dirección de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Este Plan Especial no será de aplicación a los accidentes en los que se vean involucradas aeronaves de las Fuerzas Armadas o de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad, sin perjuicio de su activación para atender las situaciones de emergencia que en tales casos se produzcan, a requerimiento de las correspondientes autoridades militares o policiales mediante procedimientos establecidos de acuerdo a la normativa vigente.

1.1.1. Alcance territorial

El alcance territorial de este Plan Especial es la Comunidad Autónoma de Euskadi, tanto dentro como fuera de las instalaciones aeronáuticas, así como las emergencias acaecidas fuera de ella, cuyo origen, escala o destino sea alguno de los aeropuertos de la CAE.

1.1.2. Alcance aeroportuario

Este Plan Especial contempla las siguientes instalaciones aeroportuarias, vinculadas al tráfico de pasajeros y/o mercancías:

- Aeropuerto de Bilbao.
- Aeropuerto de San Sebastián.
- Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.

Del mismo modo, la afección que el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo tiene en diversos municipios del sur de Álava, por la envolvente de Servidumbres de Aeródromo y Radioeléctricas, hace necesaria la inclusión de dichas zonas en la planificación de los escenarios de activación de este Plan Especial, por su proximidad a dicho aeropuerto.

Por otro lado, en la CAE existen diversos helipuertos, de uso restringido, autorizados por AESA:

- Helipuerto del Hospital de Cruces (Barakaldo-Bizkaia).
- Helipuerto de Base Ertzaintza (Iurreta-Bizkaia).
- Helipuerto de Torre Iberdrola (Bilbao-Bizkaia).



FUENTE: Agencia Estatal de Seguridad Aérea – AESA)

Además, existe un aeródromo con reducido tráfico aéreo:

- Aeródromo de Dima (uso puntual en trabajos agro-forestales).

1.2. FUNCIONES BÁSICAS

El Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE, tiene las funciones básicas de:

- Analizar y valorar las posibles emergencias que se puedan dar en los recintos aeroportuarios, bien en aeronave, en sus zonas de influencia o por emergencias importantes en las instalaciones, no relacionadas directamente con aeronaves (incendios o explosiones en las terminales de pasajeros, graves déficits de servicios, introducción de enfermedades infecciosas, ataque terrorista, etc.).
- Valorar escenarios fuera de las instalaciones aeroportuarias, por petición de aterrizaje de emergencia, desaparición de una aeronave en el control de tráfico aéreo, o causa manifiesta de accidente. Mientras no se tenga constancia fehaciente de la producción de un

accidente aéreo y su localización exacta, la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento de las aeronaves en peligro y siniestradas corresponde al Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo del Ejercito del Aire, sin perjuicio de la activación de la táctica operativa TXORI1, la cual coordina los medios y recursos del Sistema Vasco de Atención de Emergencias (Publicadas en Orden de 1 de agosto de 2001, del Consejero de Interior, por la que se aprueban las tácticas operativas del Sistema Vasco de Atención de Emergencias y se crea el Servicio de Intervención Coordinadora de Emergencias, BOPV número 178 de 13/09/2001, y posteriores actualizaciones siendo la última la Orden de 20 de noviembre de 2018)

- Prever las acciones para llevar a cabo las medidas de protección de las personas, los bienes y el medio ambiente. Estas acciones estarán clasificadas en función de la gravedad de las emergencias.
- Decidir las medidas de protección más adecuadas para todas las personas, los bienes y el medio ambiente, que puedan resultar afectados en las emergencias indicadas en los párrafos anteriores. Así como las medidas de atención y apoyo a los afectados y a sus familiares, durante la gestión de la emergencia.
- Establecer un sistema de catalogación de la gravedad de las emergencias que permita un análisis y unas actuaciones iniciales rápidas y acertadas.
- Establecer un mecanismo práctico y rápido de activación del plan para poder tomar las medidas de protección y lucha contra la emergencia lo más rápida y eficazmente posible.
- Establecer una organización práctica y posible que permita la aplicación de las medidas de protección y gestión de la emergencia.
- Establecer las medidas de atención y apoyo a los afectados y sus familiares.
- Establecer el procedimiento de coordinación entre los diferentes operativos y entidades involucradas en la gestión de la emergencia.

- Determinar los recursos necesarios para alcanzar los objetivos del plan.
- Establecer un sistema de implantación, revisión y actualización del Plan, de acuerdo con la experiencia adquirida de emergencias ocurridas, cambios normativos, cambios organizativos o cualquier actualización del conocimiento que lo justifique.
- Prever los avisos e información a la población a difundir por el Gabinete de Información del plan, contemplando los avisos directos previstos en los planes de actuación local, avisos a través de redes sociales, de medios de comunicación social, a través de organismos e instituciones.
- En el desarrollo de todas sus funciones básicas el Plan deberá tener en cuenta las distintas necesidades de las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad, estableciendo los protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

1.3. MARCO LEGAL

1.3.1. Aeronáutico

UNIÓN EUROPEA

- Reglamento (CE) nº 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008 sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 2320/2002.
- Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

- Reglamento (CE) 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/23/CE.
- Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.
- Reglamento (UE) nº 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) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
 - AMC/GM al anexo IV - Parte ADR-OPS - Subparte B.005.
 - Manual del aeródromo. Parte E. 19. Plan de emergencia del aeródromo.

ESTADO

- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.
- Decreto 792/1976 de 18 de marzo, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de San Sebastián.
- Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 2057/2004 de 11 de octubre, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la instalación radioeléctrica de ayuda a la navegación aérea DVOR y DME de Donostia-San Sebastián, Guipúzcoa.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por la que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso pú-

blico y el Reglamento de certificación y verificación de Aeropuertos y otros aeródromos de uso público.

- Ley 14/2009, de 22 de julio, de aeropuertos, helipuertos y otras infraestructuras aeroportuarias.
- Ley 1/2011 de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Real Decreto 370/2011, de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Bilbao.
- Real Decreto 377/2011 de 11 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria.
- 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.
- 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.
- Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.
- Real Decreto 697/2013 de 20 de septiembre, por el que se regula la organización y funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria.
- Resolución de 14 de mayo de 2014, de la Subsecretaría, por la que se aprueba el Protocolo de Coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.
- Resolución de 3 de julio de 2014, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se aprueban los formularios de notificación de sucesos.

- Real Decreto 733/2015 de 24 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Logroño-Agoncillo.
- Real Decreto 1070/2015 de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido.
- Resolución de 10 de febrero de 2017, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
- Resolución de 14 de junio de 2017, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publican las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por vía aérea (Documento OACI 9284/AN/905).
- Resolución de 1 de febrero de 2019, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.

1.3.2. Protección Civil y gestión de emergencias

UNION EUROPEA

- Decisión nº 1313/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013, relativa a un Mecanismo de Protección Civil de la Unión Europea.
- Decisión de Ejecución de la Comisión, de 16 de octubre de 2014, por la que se establecen las normas de desarrollo de la Decisión nº 1313/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a un Mecanismo de Protección Civil de la Unión, y por la que se derogan las Decisiones 2004/277/CE, Euratom y 2007/606/CE, Euratom.

ESTADO

- Real Decreto 1378/1985, de 1 de agosto, sobre medidas provisionales para la actuación en situaciones de emergencia en los casos de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública.
- 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 dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- Real Decreto 1468/2008, de 5 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la norma básica de autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- Real Decreto 32/2009 de 16 de enero, por el que se aprueba el Protocolo nacional de actuación Médico-forense y de Policía Científica en sucesos con víctimas múltiples.
- Real Decreto 1097/2011, de 22 de julio, por el que se aprueba el Protocolo de intervención de la Unidad Militar de Emergencias.
- Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.
- Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Orden DEF/160/2019, de 21 de febrero, por la que se regula la organización y funcionamiento de la Unidad Militar de Emergencias.
- Real Decreto 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.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EUSKADI

- Decreto 153/1997, de 24 de junio, por el que se aprueba el Plan de Protección Civil de Euskadi, «Larrialdiei Aurregiteko Bidea-LABI» y se regulan los mecanismos de integración del sistema vasco de atención de emergencias.
- Decreto 24/1998, de 17 de febrero, por el que se regula la composición, funciones y organización de la Comisión de Protección Civil de Euskadi.
- Decreto 24/2010, de 19 de enero, sobre la participación voluntaria de la ciudadanía en el sistema vasco de atención de emergencias.
- Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia.
- Ley 15/2012, de 28 de junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi.
- Decreto 458/2013, de 10 de diciembre, por el que se establece la organización y funcionamiento del Consejo de Seguridad Pública de Euskadi.
- Decreto 1/2015, de 13 de enero, por el que se aprueba la revisión extraordinaria del Plan de Protección Civil de Euskadi, «Larrialdiei Aurregiteko Bidea-Labi».
- Decreto Legislativo 1/2017, de 27 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Gestión de Emergencias.
- Orden de 20 de noviembre de 2018, de la Consejera de Seguridad, de cuarta modificación de la Orden por la que se aprueban las Tácticas Operativas del Sistema Vasco de Atención de Emergencias y se crea el Servicio de Intervención Coordinadora de Emergencias.
- Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia.

- Decreto 21/2019, de 12 de febrero, de segunda modificación del Decreto por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia.

1.3.3. Otros documentos de referencia

- Ley 33/2011, General de Salud Pública.
- Doc. OACI 9998- AN/499. 2013, OACI. Política de la OACI sobre Asistencia a las Víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familias.
- Doc. 9973 OACI. Manual de Atención a las Víctimas de accidentes de aviación civil y a sus familias.
- Sistema de Alerta Precoz y Respuesta Rápida. Aprobado por el Pleno del Consejo Interterritorial. Sistema Nacional de Salud, 21 de marzo de 2013.
- Health & Safety Executive “The Calculation of Aircraft crash Risk in the UK”.1997
- Resolución de 25 de marzo de 2014, de la Secretaría General de Sanidad y Consumo, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 7 de marzo de 2014, por el que se establecen los puertos y aeropuertos españoles designados como “puntos de entrada con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional”, según lo establecido en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI-2005).
- Plan Nacional de Preparación y Respuesta frente a Enfermedades Transmitidas por Vectores. Aprobado por la Comisión de Salud Pública del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud, 6 de abril de 2016.
- Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de Cataluña (AERO-CAT), aprobado por Comisión de Protección Civil de Cataluña, 5 de diciembre de 2018.

1.4. GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **Accidente aeronáutico:** Todo suceso que, implicando instalaciones aeronáuticas o aeronaves, genera un nivel de emergencia que, por la magnitud del mismo, requiere de una movilización de medios y/o recursos en la gestión del mismo.
- **Aeródromo:** Área definida de terreno, horizontal o inclinado, o de agua, que incluye los edificios, las instalaciones y los equipamientos necesarios, y está destinada, toda o en parte, a la llegada, la salida, estacionamiento y movimiento en superficie de aeronaves.
- **Aeropuerto:** Es un aeródromo dotado de instalaciones permanentes y servicios al alcance del público para atender, de manera regular, el tráfico aéreo, permitiendo el estacionamiento y la reparación del material aéreo a la llegada y salida de pasajeros y carga.
- **Alerta:** Fase del plan que corresponde a incidentes y otras situaciones anormales que podrían derivar en emergencia. Implica avisos internos preventivos y acciones destinadas a la confirmación o no de la gravedad de la situación.
- **Área de carga:** Parte del aeropuerto que aloja las edificaciones y los servicios destinados al almacenamiento y transferencia de cargas entre tierra y aeronaves y al revés.
- **Área de movimiento:** Parte de la instalación aeroportuaria que debe utilizarse para el despegue, el aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la/s plataforma/s.
- **Área de operaciones:** Es la zona donde, en caso de emergencia, se concentran los medios y se desarrollan las operaciones de salvamento, clasificación, estabilización y evacuación de víctimas.
- **Área de salvamento:** Zona próxima al lugar del accidente donde se desarrollan las operaciones de extinción del incendio, salvamento y rescate de las víctimas.
- **Área de socorro:** Zona próxima al área de salvamento, donde se despliegan los medios precisos para el triaje.

- **Centro de atención a familiares (CAF):** espacio adecuado y dotado de la necesaria privacidad en los que recibir y atender a los familiares previsto por la compañía aérea y en el que la Persona de Contacto pueda proporcionar asistencia e información a los familiares de las víctimas y a las personas que hayan resultado ilesas.
- **Centro de Coordinación Operativa (CECOP) del Plan Especial:** Centro o lugar donde se realizan la dirección y coordinación de todas las operaciones propias del Plan Especial.
- **Control de seguridad:** Medios y medidas para evitar que se introduzcan armas, explosivos o artículos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- **Emergencia en Instalación aeronáutica:** Cualquier situación de riesgo que tenga lugar en el interior de una instalación aeronáutica que pudiera precisar la activación del Plan de Autoprotección de dicha instalación, que puede evolucionar, según su gravedad, a la activación de este Plan Especial.
- **Emergencia:** Situación que se produce durante la ocurrencia de un accidente.
- **Explotador aeronaves:** Persona, organismo o empresa que se dedica a la utilización de aeronaves por cuenta propia, con o sin ánimo de lucro.
- **Evento de Salud Pública de Importancia Nacional (ESPIN):** Aquel hecho que una vez evaluado, se considera que supone un riesgo para la salud pública, afecta o puede afectar a más de una Comunidad Autónoma y exige una respuesta coordinada a nivel nacional.
- **Evento de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII):** Aquel hecho que una vez evaluado, se considera que supone un riesgo para la salud pública, afecta o puede afectar a más de un país y exige una respuesta coordinada a nivel internacional.
- **Handling:** Nombre que reciben las empresas que dan los servicios aeroportuarios de traslado de los pasajeros y las operaciones de carga, descarga, clasificación y entrega tanto de las mercancías como de los efectos personales de los pasajeros.

- **Helipuerto:** Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento en superficie de los helicópteros.
- **Helipuerto elevado:** Helipuerto emplazado sobre una estructura o tierra, elevadas, diseñada para la llegada y salida de helicópteros.
- **Hipódromo:** Área predeterminada de espera de aeronaves en vuelo, previa al aterrizaje.
- **Incidente aeronave:** Todo suceso relacionado con la actividad de una aeronave, que no llega a ser un accidente y que, de no corregirse, afecta o puede afectar a la seguridad de las operaciones. Los incidentes no tienen como resultado lesiones graves a las personas o daños importantes a las aeronaves.
- **Mapa reticular:** Mapa de una zona en la que se ha superpuesto un sistema reticular de coordenadas rectangulares utilizado para la localización de puntos del terreno cuando no existen otras señales que lo permitan.
- **Mercancías peligrosas (MMPP):** Expresión de uso internacional, en todas las modalidades de transporte, para identificar la presencia de materiales peligrosos y/o de artículos restringidos. La expresión comprende a explosivos, gases comprimidos o licuados (que pueden ser inflamables o tóxicos), líquidos o sólidos inflamables, sustancias oxidantes, sustancias venenosas, sustancias infecciosas, materiales radioactivos, reactivos o sustancias corrosivas.
- **Plataforma:** Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque y desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.
- **Puesto de Mando Avanzado (PMA):** Órgano de la estructura operativa ubicado próximo al lugar del accidente formado por los jefes o responsables de los grupos de acción que asisten, dirigen y coordinan las actuaciones de ayuda en contacto permanente con el CECOP.

- **Punto de encuentro:** Punto designado, en caso de emergencia, al que se dirigen los medios externos para ser guiados posteriormente hacia el área de operaciones. A menudo son puntos preestablecidos y conocidos por los servicios externos.
- **Sala de difuntos:** Sala en la que son trasladados los muertos en un accidente, previa autorización judicial.
- **Sala de familiares:** Sala destinada a la atención e información a los familiares de las personas afectadas por la emergencia.
- **Sala de ilesos:** Sala en la que se traslada al personal que ha resultado ilesos para su atención y control por parte de la Compañía explotadora de la aeronave.
- **Simulacro:** Activación simulada y programada del plan de emergencia en el que se pone en práctica la implantación de las distintas actuaciones previstas en dicho plan.
- **Sistema Vasco de Atención de Emergencias (SVAE):** Globalidad de planes, procedimientos, mecanismos, medios y recursos del conjunto de las administraciones públicas del País Vasco que persiguen la atención y gestión de todo tipo de emergencias. La integrabilidad y compatibilidad de los mismos en un sistema hace preciso que sea el Plan de Protección Civil de Euskadi (Larrialdie Aurre Egiteko Bidea LABI), establezca las directrices esenciales para la planificación en los distintos niveles institucionales.
- **Zona “A”:** Territorio que abarca todos los edificios, pistas, terrenos e instalaciones asimiladas a la titularidad del aeropuerto.
- **Zona Aire (lado aire):** Parte aeronáutica de las instalaciones aeroportuarias. Área de movimiento del aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos a los que el acceso se encuentra controlado.
- **Zona de aislamiento:** Puesto que se designa para ubicar una aeronave sospechosa de llevar explosivos a bordo, o en caso de secuestro. Debe estar libre de otras aeronaves o edificios en un radio mínimo de 100 m.

- **Zonas de planificación:** Áreas del territorio en el que se prevé una probabilidad suficientemente elevada de afectación por una emergencia, que justifica la adopción de medidas de prevención y/o de protección a la población.
- **Zona “E”:** Zona exterior al recinto aeroportuario, delimitada por una circunferencia, de radio 8 km., desde el centro de la pista principal, donde los servicios de emergencia del Aeropuerto podrían realizar la intervención, hasta donde sus posibilidades se lo permitan, bajo la coordinación del SVAE.
- **Zona Tierra (lado tierra):** Parte pública. Área del aeropuerto, y edificios en ella comprendidos, a la que tiene acceso el público en general

2. ANÁLISIS DEL RIESGO DE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS

2.1. INTRODUCCIÓN

El análisis del riesgo de este Plan Especial de Emergencias Aero-náuticas de la CAE, pretende:

- Identificar y evaluar los escenarios de emergencia relacionados con el tráfico aéreo y con las instalaciones que lo soportan, que constituyen o pueden derivar en accidente grave o catástrofe y, por lo tanto, hacen necesaria la activación de planes de protección civil.
- Identificar las zonas del territorio, potencialmente sometido a riesgo de accidente aéreo, alrededor de las instalaciones aeroportuarias o en las rutas aéreas, y delimitar las zonas de planificación.
- Prever las consecuencias de un accidente aéreo en dichas zonas en función de la tipología de aeronave implicada y de las características del territorio implicado.

No es, por tanto, objetivo del análisis del riesgo de este Plan entrar en el estudio de factores operativos o procedimentales de la seguridad aérea, ni entrar en detalle en las condiciones de seguridad de las instalaciones aeroportuarias, cuya normativa y documentación técnica es muy prolífica, contemplándose la evaluación del riesgo desde un enfoque de previsión de la emergencia, que un accidente aéreo puede representar en el territorio de la CAE.

Este análisis de riesgos no contempla las medidas para la reducción del riesgo, que tiene encomendadas el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, en cuanto a sus funciones de ordenación,

supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria.

2.2. IDENTIFICACIÓN DEL PELIGRO

Se describen a continuación los diferentes elementos que están presentes en la actividad aeronáutica y su descripción:

- Identificación de aeronaves,
- Identificación de las instalaciones aeroportuarias de la CAE, y
- Identificación de las rutas aéreas habituales.

2.2.1. *Identificación de las aeronaves*

En los documentos de referencia, cuya fuente se indica, utilizados para la modelización de los accidentes aéreos, se utilizan las tipologías de aeronave siguientes:

Categoría 1:	Aeronaves civiles ligeras de alas fijas. (peso máximo autorizado inferior a 2,3 toneladas)
Categoría 2:	Helicópteros civiles y militares.
Categoría 3:	Aeronaves civiles de transporte (tipo B). (Peso máximo autorizado superior a 2,3 toneladas, pero inferior a 20). Son, de hecho, aeronaves de fuselaje estrecho y regional. Alguno ejemplo serían los aerotaxis o algún tipo de reactor pequeño.
Categoría 4:	Aeronaves civiles de transporte (tipo C o D), es decir, no incluidas en las demás categorías. Son, de hecho, Aeronaves de fuselaje ancho. Algunos ejemplos son Boeing 737 o A320 para la categoría C y Boeing 767 o Airbus A340 para la categoría D.
Categoría 5:	Aeronaves de las FF.AA. de alas fijas.

Fuente: Health & Safety Executive "The Calculation of Aircraft crash Risk in the UK" 1997

En general, esta tipología de aeronaves, están presente en los aeropuertos vascos tal como se indica a continuación, si bien, a los efectos de este Plan Especial, se les dará especial relevancia a las aeronaves

de transporte de pasaje de mayor ocupación (Categorías 3 y 4) y a los aeropuertos principales:

Instalación	Categoría	Descripción General
Aeropuertos de - Bilbao, - San Sebastián-Donostia y - Vitoria-Gasteiz.	1, 2, 3, 4, 5	Todo tipo de aeronaves, incluso militares en determinados casos.
Aeródromo de Dima	1,2	Avionetas y helicópteros.
Helipuertos de - Iurreta, - Cruces y - Torre Iberdrola.	2	Solo helicópteros

Sin embargo, de cara a la operatividad de gestión de la emergencia y a los efectos de este Plan especial, la clasificación de las aeronaves se hará en función del número de pasajeros y/o de la cantidad de combustible que transportan, de modo que se puedan dimensionar los recursos del Sistema Público de Protección Civil necesarios para la gestión de la emergencia.

CAPACIDAD PASAJEROS	LONGITUD (L) / ANCHO (A)FUSELAJE	COMBUSTIBLE MÁXIMO (LITROS)	AERONAVES TIPO
≤8	0≤L<12 A≤2	1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helicópteros
9 a 55	12≤L<24 A≤4	9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
55 a 200	24≤L<49 A≤5	90000	Boing 727, 737, 767 / MD-83 / IL-62
>200	49≤L<76 A≤6	177500	A-300, A-310 / DC-10 / Boing 747
CARGUERO	0≤L<28 A≤4	9000	Metro III / Fokker F-28 / Convair 580
CARGUERO	28≤L<76 A≤7	177500	Boing 707, 727 y 747 / Antonov 124/ A-300

2.2.2. Identificación de las instalaciones aeroportuarias

La actividad aeroportuaria en la CAE, transporte de pasajeros y de mercancías, se concentra en los 3 principales aeropuertos:

Aeropuerto de Bilbao:

Situado entre los municipios de Loiu, Sondika, Erandio, Derio y Zamudio, dispone de 2 pistas, la Pista 12-30 de uso principal y la antigua Pista 10-28, más utilizada por las aeronaves civiles ligeras de uso privado, escuelas de vuelo, etc..., así como 2 Terminales y 2 plataformas, la antigua, en terrenos de Sondika, cuyo edificio no se encuentra en uso público y la actual Terminal y plataforma en terrenos de Loiu y Derio.

Pista	Longitud	Anchura
12-30	2.600 m.	45 m.
10-28	2.000 m.	45 m.

Aeropuerto de San Sebastián-Donostia:

Situado íntegramente en terrenos de Hondarribia, dispone de 1 pista y 1 plataforma, donde se integra la Terminal de pasaje:

Pista	Longitud	Anchura
04-22	1.754 m.	45 m.

Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz:

Situado en Vitoria-Gasteiz (antiguo municipio de Foronda), dispone de la mayor pista de la CAE, siendo además la principal terminal de mercancías.

Pista	Longitud	Anchura
04-22	3.500 m.	45 m.

En el ámbito de los aeródromos, la CAE solo dispone de uno y de escasa relevancia:

Aeródromo de Dima:

Situado en el mismo municipio, se trata de un antiguo aeródromo cuyo uso actual es prácticamente inexistente, de forma ocasional en algunas tareas agro-forestales.

Pista	Longitud	Anchura
	400 m.	10 m.

Estos aeropuertos presentan los siguientes datos de actividad:

Aeropuertos comerciales	Municipio	Movimientos (año)	Pasajeros(año)	Carga transportada (TN)
Bilbao	Loiu	49.966	5.469.453	1.216.385
Vitoria-Gasteiz	Vitoria-Gasteiz	9.755	140.945	62.156.227
Donostia-San Sebastian	Hondarribia	6.415	289.444	6.697

(Fuente: AENA. Dirección de Operaciones, Seguridad y Servicios. Informe Provisional 2018)

En el ámbito de los helipuertos, las instalaciones legalmente registradas en AESA, son las siguientes:

Helipuertos (uso restringido).	Municipio	
Aeropuerto Bilbao	Plataforma en Sondika.	Base para Osakidetza y otros.

Helipuertos (uso restringido).	Municipio	
Base Ertzaintza	Lurreta	U.Vigilancia y Rescate.
Hospital de Cruces	Barakaldo	Plataforma elevada.
Torre Iberdrola	Bilbao	Plataforma elevada.

2.2.3. Identificación de las rutas aéreas habituales

A los efectos de este Plan, se debe considerar la totalidad del territorio de la CAE afectado por la navegación aérea, a distintas alturas y para distintos tipos de aeronaves, si bien los mapas de servidumbres aeronáuticas describen las zonas de afección de cada aeropuerto, en maniobras de despegue o aproximación y aterrizaje.

Para cada cabecera de pista de un aeropuerto se definen las siguientes rutas, que se representan en las cartas de vuelo correspondientes:

- Salida normalizada por vuelo con instrumentos (SID).
- Llegada normalizada por vuelo con instrumentos (STAR), hasta los IAF (punto de referencia de aproximación inicial).
- Cartas de aproximación correspondientes desde los IAF, incluyendo “hipódromos” de espera, a una altura de entre 7.000 y 10.000 pies.

Estas rutas son orientativas, ya que, en la práctica, las maniobras de aproximación y de despegue se pueden modificar para dar fluidez al tráfico aéreo que, cuando es intenso, prevé los hipódromos, como espacio aéreo de espera, a diferentes alturas, donde las aeronaves esperan su autorización para aproximarse y aterrizar.

Como se verá más adelante, de acuerdo con estudios estadísticos, las fases de aterrizaje y despegue son las que representan más riesgo de accidente.

2.2.4. *Identificación de las emergencias a prever*

De los resultados del análisis histórico, del estudio de los análisis de riesgo de los Planes de Autoprotección (PAU) de los principales aeropuertos, de la información contenida en estudios internacionales de referencia y de la capacidad de las aeronaves, se desprenden los siguientes escenarios que pueden derivar en grave accidente o catástrofe, que pueda motivar la activación de este Plan Especial:

		Localización / Tipo de emergencia				
		NIVEL DE EMERGENCIA	CAPACIDAD PASAJEROS	LONGITUD (L) / ANCHO (A) FUSELAJE	COMBUSTIBLE MÁXIMO (LITROS)	AERONAVES TIPO
Accidente grave, incendio o explosión que afecta a Aeronaives.	1	≤ 8	$0 \leq L < 12$ $A \leq 2$		1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helicópteros
	2	9 a 55	$12 \leq L < 24$ $A \leq 4$		9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
	3	55 a 200	$24 \leq L < 49$ $A \leq 5$		9000	Boing 727/737/767 / MD-83 / IL-62
	4	>200	$49 \leq L < 76$ $A \leq 6$		177500	A-300 / DC-10 / Boing 747
	5	CARGUERO	$0 \leq L < 28$ $A \leq 4$		9000	Metro III / Fokker F-28 / Convair 580
	6	CARGUERO	$28 \leq L < 76$ $A \leq 7$		177500	Boing 707/727 y 747 / Antonov 124 / A-300
	1	≤ 8	$0 \leq L < 12$ $A \leq 2$		1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helicópteros
	2	9 a 55	$12 \leq L < 24$ $A \leq 4$		9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
	3	55 a 200	$24 \leq L < 49$ $A \leq 5$		9000	Boing 727/737/767 / MD-83 / IL-62
	4	>200	$49 \leq L < 76$ $A \leq 6$		177500	A-300 / DC-10 / Boing 747
EN AEROPUERTOS de la CAE	5	CARGUERO	$0 \leq L < 28$ $A \leq 4$		9000	Metro III / Fokker F-28 / Convair 580
	6	CARGUERO	$28 \leq L < 76$ $A \leq 7$		177500	Boing 707/727 y 747 / Antonov 124 / A-300
	1	≤ 8	$0 \leq L < 12$ $A \leq 2$		1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helicópteros
Amenaza, ataque armado, explosivo o apoderamiento ilícito que afecta a aeronaives.	2	9 a 55	$12 \leq L < 24$ $A \leq 4$		9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
	3	55 a 200	$24 \leq L < 49$ $A \leq 5$		9000	Boing 727/737/767 / MD-83 / IL-62
	4	>200	$49 \leq L < 76$ $A \leq 6$		177500	A-300 / DC-10 / Boing 747
	5	CARGUERO	$0 \leq L < 28$ $A \leq 4$		9000	Metro III / Fokker F-28 / Convair 580
	6	CARGUERO	$28 \leq L < 76$ $A \leq 7$		177500	Boing 707/727 y 747 / Antonov 124 / A-300

		Localización / Tipo de emergencia
		Edificio Terminal, Parking cubierto y/o descubierto.
	Accidente grave, desprendimiento, desplome, incendio, explosión, fuga o derrame que afecta al Aeropuerto.	Terminal de mercancías, Central eléctrica e instalaciones técnicas.
	Amenaza, ataque armado, explosivo o Apoderamiento ilícito que afecta al Aeropuerto	Almacén de combustible (ET A) y gasolinera.
EN AEROPUERTOS de la CAE		Edificio Terminal, Parking cubierto y/o descubierto.
	Intrusismo en zonas de seguridad aeroportuaria si afectan a seguridad.	Terminal de mercancías, Central eléctrica e instalaciones técnicas. Almacén de combustible (ET A) y gasolinera.
	Incidente de Salud Pública internacional. ¹	
	Avería grave en instalaciones aeroportuarias o radiohalizas.	

1 Actualización del procedimiento ante incidentes de Salud Pública internacional

Localización / Tipo de emergencia			
EN VUELO, En cualquier punto de la CAE.	Aeronave desaparecida del Control Aéreo.		
	Emergencia comunicada por Piloto, por anomalía grave en vuelo.		
	Accidente, Incendio o explosión que afecta a Aeronave/s.	Aeronave de transporte de mercancías.	Zona Tierra
		Aeronave de transporte de pasaje.	Zona Tierra
	Incidencia de Salud Pública internacional.		
Continuidad del servicio.	Avería grave.	Sistemas de control y/o radiobalizas.	
		Suministro de los servicios básicos en instalaciones.	
	Ciberataque que compromete el control aéreo o gestión aeroportuaria.		
	Afección por otros riesgos naturales y/o antrópicos.		
Emergencia fuera de la CAE	Emergencia que, aun sucediendo fuera del territorio de la CAE: <ul style="list-style-type: none"> • El vuelo tenga como origen, escala o destino cualquiera de los aeropuertos vascos. • La presencia significativa de ciudadanos de la CAE. 		

2.3. ANÁLISIS DEL RIESGO

De forma similar a como se analizan otros riesgos, la evaluación se basa en la definición y delimitación de unas zonas de planificación que representen las áreas del territorio con mayor probabilidad de recibir los efectos directos de la emergencia, en este caso por accidente aeronáutico, que principalmente son dos: las instalaciones aeroportuarias y su entorno próximo y el resto del territorio de la CAE.

Como ya se ha dicho, se hace imposible determinar una localización exacta de un accidente, por lo que la afectación es básicamente el entorno inmediato del lugar del accidente de la aeronave, con **localización desconocida**.

Sí se pueden definir, en cambio, las zonas de planificación en base a esta **mayor probabilidad de impacto en el entorno del aeropuerto** (72% si incluimos plataforma).

Por tanto, no se realiza estrictamente un análisis de riesgo probabilístico (análisis cuantitativo de riesgo) sino un análisis semi-cuantitativo donde se tienen en cuenta las probabilidades de accidente de las diferentes aeronaves (de acuerdo a diferentes factores), pero donde el objetivo final es **evaluar los territorios con mayor probabilidad** de afectación en caso de accidente aeronáutico, para prever y/o disponer el operativo de emergencia más adecuado.

2.3.1. Análisis histórico

Para el análisis histórico de los principales accidentes aéreos ocurridos, se ha tomado como fuentes de referencia:

- IATA. International Air Transport Association. Comunicado de Seguridad operacional 2018.
- OACI-ICAO. SAFETY. Accident statistics. API data service.
- EASA. European Union Aviation Safety Agency. Annual Safety Review 2018.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana. Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC).
- BOEING. Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents. Worldwide Operations 1959-2017.
- Flight Safety Foundation. Aviation Safety Network. Database.

2.3.1.1 Principales accidentes aéreos en España y en el mundo

Fecha	Aeronave	Compañía	Lugar	Víctimas mortales
27/03/1977	Boeing 747	KLM	Aeropuerto Tenerife	583
	Boeing 747	Pan Am		
25/04/1980	Boeing 727-46	Dan-Air Services	14 km. Aerop.Tenerife	146
13/08/1980	Learjet 35A	Spantax	8km. Aerop.P.Mallorca	4
13/09/1982	DC-10	Spantax	Aeropuerto Malaga	50
27/11/1983	Boeing 747	Avianca	Mejorada del C. Madrid	181
07/12/1983	DC-9	Aviaco	Aeropuerto Madrid	42
	Boeing 727	Iberia		
06/07/1994	Antonov An-32P	Heliservicio	Sierra de Mariola	5
25/09/1998	Bae 146-100	Pan Air	Aeropuerto de Melilla	38
29/08/2001	CASA CN-235-200	Binter Mediterraneo	Aeropuerto de Malaga	4
10/10/2001	Swearingen SA226-AT Merlin IVA	Flight line	NW-Islands Columbretes	10
14/06/2002	Augusta Bell 205 AB	Helieuropa Services	Toraiola. LLeida	8
20/08/2008	DC-9-82 (MD-82)	Spanair	Aeropuerto Madrid	154
09/05/2015	Airbus A400M Atlas	Airbus Industrie	4 km. Aerop.Sevilla	4

(Fuente: Aviation Safety Network. ASN 1975-2019)

Fecha	Aeronave	Compañía	Lugar	Víctimas mortales
30/01/2000	Airbus A310-304	Kenya Airways	Costa de Marfil	169
23/08/2000	Airbus A320-212	Gulf Air	Barein	143
04/07/2001	Tupolev TU-154M	Vladivostokavia	Aeropuerto Malaga	50
Rusia.	145	Avianca	Mejorada del C. Madrid	181
12/11/2001	Airbus A300 B4	American Airlines	USA	260
25/05/2002	Boeing 747-209B	China Airlines	Taiwan	225
25/12/2003	Boeing 727-223	UTA de Guinée	Benin	141
03/01/2004	Boeing 737-3Q8	Flash Airlines	Egipto	148
16/08/2005	DC-9 82 (MD82)	West Caribbean A.	Venezuela	160
03/05/2006	Airbus A320	Armavia EK	Adler / Sochi, Rusia	113
22/08/2006	Tupolev TU-154M	Pulkovo Aviation	Ucrania	170

Fecha	Aeronave	Compañía	Lugar	Víctimas mortales
27/08/2006	Canadair Regional Jet	Comair (Delta C.)	USA	49
29/09/2006	Boeing 737 Next Gen	GOL Trans. Aereos	Brazil	154
	Embraer EMB-135BJ	Excel Aire		0
29/10/2006	Boeing 737	ADC Airlines	Nigeria	96
01/01/2007	Boeing 737	Adam Air	Indonesia	102
07/01/2007	Boeing 737	Garuda	Indonesia	21
05/05/2007	Boeing 737	Kenya Airways	Camerún	114
17/07/2007	Airbus A320	TAM	Brazil	186
16/09/2007	McDonnell Douglas	One-Two-Go Air	Thailandia	90
30/11/2007	McDonnell Douglas	World Focus Air	Turquía	57
21/02/2008	ATR 42/72	Santa Barbara Air	Venezuela	46
10/06/2008	Airbus A310	Sudán Airbays	Sudán	30
24/08/2008	Boeing 737	Itek Air	Kyrgyzstan	65
14/09/2008	Boeing 737	Aeroflot-Nord	Rusia	88
07/02/2009	EMB-110P1	Manaus Aerotaxi	Brasil	24
12/02/2009	DHC-8-402 Q400	Colgan Air	EE.UU	50
01/06/2009	Airbus A330-200	Air France	Océano Atlántico	228
30/06/2009	Airbus A310-304	Yemenia Airways	Comoras	152
15/07/2009	Tupolev 154M	Caspian Airlines	Qazvin, Irán	168
28/07/2010	Airbus A321-231	Airblue	Pakistan	152
22/05/2010	Boeing 737 8HG	Air India Express	India	158
03/06/2012	DC-9 83 (MD83)	Dana Air	Nigeria	159
26/02/2013	Globo Ultramagic N425	Egyptian Airship and Balloon	Luxor. Egipto.	19
08/03/2014	Boeing 777-2H6ER	Malasya Airlines	Oceano Indico	239
17/07/2014	Boeing 777-2H6ER	Malasya Airlines	Ucrania	298
24/07/2014	MD-83	Swiftair	Mali	116
28/12/2014	Airbus A320-216	Indonesia Air Asia	Indonesia	162
24/03/2015	Airbus A320-211	Germanwings	Francia	150
31/10/2015	Airbus A321-231	Metrojet	Egipto	224
29/10/2018	Boeing 737 MAX8	Lion Air	Indonesia	189
10/03/2019	Boeing 737 MAX8	Ethiopian Air Lines	50 km. Adis Abeba	157

(Fuente: 100 worst accident. Aviation Safety Network. ASN 2000-2019)

2.3.1.2 Principales accidentes aéreos en la CA de Euskadi

Fecha	Aeronave	Compañía	Lugar	Víctimas mortales
18/06/1968	Piaggio PD.808	Piaggio Aero Ind.	Monte Jaizkibel. Guipuzkoa.	6
19/02/1985	Boeing 727	Iberia	Monte Oiz, Bizkaia.	148

(Fuente: Aviation Safety Network. ASN 1968-2019)

07/02/2001	Airbus A320	Iberia	Aeropuerto Bilbao	0
21/05/2001	Eurocopter AS 355 N	Coyotair para ETB.	Markina	3
15/07/2001	Jodel D140	Privada	Deba. Guipuzkoa.	0
14/01/2002	Embraer EMB120RT	Ibertrans Area	Zaldibar, Bizkaia.	3
27/07/2006	Piper PA-28 RT	Privada	Deba. Guipuzkoa.	1
17/10/2006	Piper PA-32	Privada	Laguardia-Lagran	3
19/04/2007	Air Tractor AT 502A	Trabajos aéreos Espejo	Gordoa. Araba.	0
13/06/2007	Bell 212	Helisureste	Oñati. Guipuzkoa.	2
11/10/2008	Cirrus SR-22	Privada	Irun	0
14/10/2011	Diamond DA20 Katana	Aerolink	Amurrio	2
14/11/2015	Cessna 172 N	Real Aeroclub Bizkaia	Bahía de Gorliz.	0
09/01/2019	Piper PA-28-201	Privada	Monte Hernio	2

(Fuente: CIAIAC. Investigación de incidentes y accidentes graves dentro de territorio español 2000-2019)

2.3.1.3 Resultados del análisis histórico

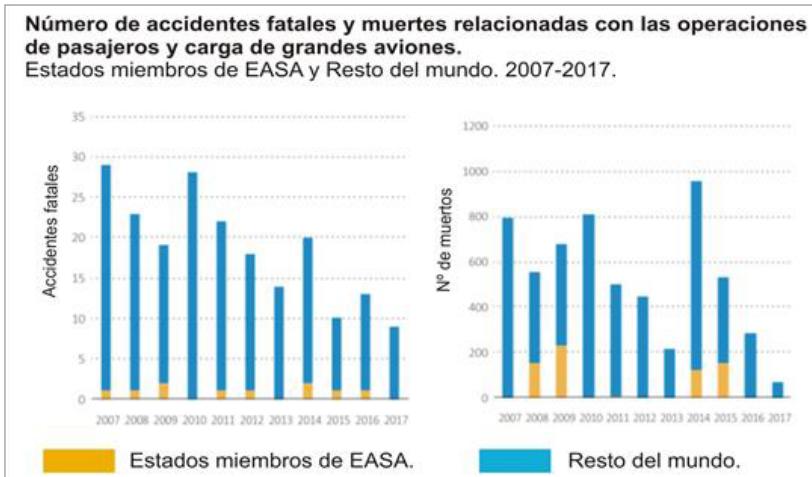
2.3.1.3.1. Frecuencia y distribución de los accidentes aéreos

Según el comunicado de IATA (International Air Transport Association), publicado el 21/2/2019:

“La tasa total de accidentes graves (medida en número de accidentes graves por millón de vuelos) se situó en el 1,35 —un accidente por cada 740.000 vuelos—, una mejora respecto al 1,79 de los últimos cinco años (2013-2017).

No obstante, el sector empeora respecto al desempeño récord del 1,11 registrado en 2017, año de referencia para la seguridad aeronáutica.”

Según el Annual Safety Review publicado en 2018 por la Agencia Europea de Seguridad Aérea EASA (European Union Aviation Safety Agency), referidos al periodo 2007-2017, también se puede observar un claro descenso progresivo de la accidentalidad aérea, en relación al constante crecimiento de usuarios de vuelos.



Según datos de la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de EE.UU. (NTSB), los últimos 10 años, la estadística de accidentes aéreos, comparada con el número de vuelos, resultan los siguientes promedios:

Tipo de Aeronave	Probabilidad de accidente
Aeronaves civiles ligeras. Categoría 1.	10^{-7}
Helicópteros civiles y militares. Categoría 2.	10^{-7}
Aeronaves de transporte (tipo B). Categoría 3.	$3,9 \times 10^{-10}$

Tipo de Aeronave	Probabilidad de accidente
Aeronaves de transporte (tipo C y D). Categoría 4.	$4,7 \times 10^{-10}$
Aeronaves de combate y jets de uso militar.	2×10^{-8}

2.3.1.3.2. Distribución de las víctimas mortales según las fases de vuelo

Según el Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents 2008-2017 (fuente: BOEING 2018), sólo el 11% de los accidentes se producen durante el recorrido en régimen estable de vuelo, a pesar de representar el 57% del tiempo de vuelo, en promedio para un vuelo de 1,5 horas.

Según la misma fuente, el 49% de los accidentes se producen durante el aterrizaje, más un 7% en las maniobras de aproximación y un 4% en el descenso inicial. Un total del 60% de los accidentes se da en el proceso de aterrizaje completo.

En las maniobras de despegue, tanto en pista como en elevación, el total es del 19%. Mientras hay un 9% de accidentes en plataforma.

Accidentes fatales y muertes a bordo por fase de vuelo

Accidentes fatales | Flota de aviones comerciales en todo el mundo | 2008 hasta 2017



Fuente: BOEING 2018.

En el caso de los helicópteros, la frecuencia de accidentes en vuelo es de $1,2 \times 10^{-5}$ accidentes por hora de vuelo, y además sólo el 17% de ellos con víctimas mortales, lo que da una frecuencia de 2×10^{-6} muertes por hora de vuelo.

En cuanto a las maniobras de despegue y aterrizaje, se considera una frecuencia de $2,9 \times 10^{-6}$ accidentes por maniobra, de los que la mayoría, no van más allá de incidentes sin víctimas.

2.3.1.3.3.Zonificación de los accidentes aéreos

La zona de máxima probabilidad de impacto, fuera de los límites de la pista, en caso de accidente en el aterrizaje, es de 500 metros previos, en cuanto a aterrizajes demasiado cortos y, 500 metros más allá del final de pista, en cuanto a despegues, ampliando hasta 1000 metros en ambos casos para abarcar la práctica totalidad de los accidentes.

En el caso de helicópteros, en cuanto a la ubicación, el 93% de estos accidentes se producen a menos de 100 metros del helipuerto (frecuencia resultante $2,7 \times 10^{-6}$), y el 7% restante entre 100 y 200 metros (frecuencia resultante 2×10^{-7}).

2.3.2. *Evaluación del riesgo en instalaciones aeroportuarias*

2.3.2.1 Metodología

El riesgo se evalúa a partir de los parámetros habituales de probabilidad y severidad, de acuerdo con las siguientes tablas:

- Estimación de la **probabilidad de ocurrencia**:

Categoría	Probabilidad
ALTA	Más de una vez al año.
MEDIA	Entre una vez al año y una vez cada 100 años.
BAJA	Menos de una vez cada 100 años.

- Estimación de la **severidad de las consecuencias**:

Categoría	Probabilidad
ALTA	Muertos o pérdidas superiores a 100.000 €.
MEDIA	Lesiones leves o pérdidas entre 10.000 y 100.000 €.
BAJA	Sólo problemas operativos o pérdidas inferiores a 10.000 €

- Estimación del **nivel de riesgo**:

		Probabilidad		
		ALTA	MEDIA	BAJA
Severidad	ALTA	ALTO	ALTO	MEDIO
	MEDIA	MEDIO	MEDIO	BAJO
	BAJA	MEDIO	BAJO	BAJO

2.3.2.2 Resultados

De la aplicación de estos parámetros, se derivan dos tablas de evaluación del riesgo, una para las Instalaciones Aeronáuticas y otra que describe los riesgos exteriores que pueden comprometer a dichas instalaciones y/o la continuidad del Servicio, por otras causas de origen natural, tecnológico o antrópico.

El nivel teórico de riesgo calculado es un parámetro en constante actualización, en relación con el desarrollo normativo, la aplicación de nuevas medidas preventivas, la aparición de nuevas amenazas o la incorporación de nuevas tecnologías.

Considerando que ya se aplican diversas medidas correctoras, implementadas en la actualidad, tanto en las distintas instalaciones aeronáuticas como en relación a la gestión que se realiza de los riesgos externos que pudieran afectarles, la evaluación actualizada resultante sea la siguiente:

	Riesgo	Probabilidad	Severidad	Nivel de riesgo
	Accidente grave, incendio o explosión que afecta a Aeronave/s.	Pequeñas aeronaves (Categorías 1 y 2) con grave afectación a población y/o instalaciones en tierra. Grandes aeronaves de transporte (Categorías 3 y 4).	MEDIA BAJA	MEDIA ALTA
	Amenaza, ataque armado, explosivo o apoderamiento ilícito que afecta a Aeronave/s.	Pequeñas aeronaves (Categorías 1 y 2) con grave afectación a población y/o instalaciones en tierra. Grandes aeronaves de transporte (Categorías 3 y 4).	MEDIA BAJA	MEDIA ALTA
	Accidente grave, desprendimiento, desplome, incendio, explosión, fuga o derrame que afecta a las Instalaciones.	Edificio Terminal, Parking cubierto y descubierto. Terminal de mercancías, Central eléctrica e instalaciones técnicas. Almacén de combustible (JET A1) y gasolinera.	BAJA BAJA BAJA	MEDIA MEDIA ALTA
EN AEROPUERTOS de la CAE.	Amenaza, ataque armado, explosivo o apoderamiento ilícito que afecta a las Instalaciones.	Edificio Terminal, Parking cubierto y descubierto. Terminal de mercancías, Central eléctrica e instalaciones técnicas. Almacén de combustible (JET A1) y gasolinera.	MEDIA BAJA	MEDIA ALTA
	Intrusismo en zonas de seguridad aeroportuaria, si afectan a seguridad.	BAJA	MEDIA	PEQUEÑO ¹
	Incidente de Salud Pública internacional.	BAJA	MEDIA	PEQUEÑO ⁷
	Avería grave en instalaciones aeroportuarias, comunicaciones o radiobalizas.	BAJA	ALTA	PEQUEÑO ⁶
	Ciberataque que compromete el control aéreo o gestión aeroportuaria.	MEDIA	ALTA	MEDIO ⁸

Algunas de las medidas que se han adoptado que han contribuido a que la evaluación de riesgos sea la anterior son las siguientes:

1	Se adoptan controles estrictos de acceso a las Terminales y recintos aeroportuarios, mediante vigilancia policial permanente.
2	Se dispone de vigilancia policial en control de acceso al entorno aeroportuario y control estricto de equipajes facturados y/o de mano.
3	Se dispone de norma restrictiva de autorización de tipo de aparato, zonas de vuelo, acreditación de piloto, con control policial.
4	Se dispone de norma de obligada formación específica contra incendios, para personal aeroportuario y de cabina, así como Servicio de Extinción propio.
5	Se dispone de estrictos procedimientos operativos y de control de tráfico aeroportuario y de maniobras de despegue y aterrizaje.
6	Las instalaciones se someten a un estricto control de mantenimiento preventivo.
7	Cualquier síntoma detectado por tripulación a bordo, sospecha fundada de infección o casos de bioterrorismo, se activa desvío a Aeropuertos de Madrid-Adolfo Suárez o Barcelona-El Prat. En caso de aterrizaje forzoso en la CAE, se procederá al confinamiento de aeronave y/o confinamiento de pasajero/s afectado/s.
8	Se dispone de procedimientos de maniobra que aseguran la navegabilidad y aterrizaje, en condiciones de incomunicación y/o fallo de control aéreo.
9	Se dispone de mecanismos de Alerta entre Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi, SOS-Deiak, Torres de Control de tráfico aéreo y los CECOPS Aeroportuarios, que garantizan la rápida actuación del Sistema Vasco de Atención de Emergencias (SVAE).

2.3.2.3 Evaluación de los riesgos externos

Los municipios o comarcas, donde se encuentran las instalaciones aeroportuarias contempladas en este Plan, se encuentran afectadas, según los correspondientes planes especiales y procedimientos operativos de la CAE por los siguientes riesgos, cuya evaluación actualizada es:

		Tipo de afectación								
		Transporte de MM.PP.			Meteorología					
Aeropuertos comerciales	Municipio	Inundaciones	Incendios forestales	Riesgo químico	Caretera	FF.CC.	Nevada	Viento	Otros	Sismos
Bilbao	Loiu	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo bajo
Vitoria-Gasteiz	Vitoria-Gasteiz	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo
Donostia-San Sebastián	Hondarribia	Riesgo alto	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo medio

		Tipo de afectación							
		Transporte de MM.PP.			Nevada			Sismos	
Aeródromos	Municipio	Inundaciones	Incendios forestales	Riesgo químico	Carretera	FF.CC.	—	—	—
Dima	Dima	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo bajo	—	—	Riesgo alto	Riesgo bajo

		Tipo de afectación							
		Transporte de MM.PP.			Nevada			Sismos	
Helipuertos	Municipio	Inundaciones	Incendios forestales	Riesgo químico	Carretera	FF.CC.	—	—	—
Ertaizantza	Iurreta	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo bajo	Riesgo alto	—	—	Riesgo bajo	Riesgo bajo
Hospital Cruces	Barakaldo	—	—	Riesgo medio	Riesgo alto	Riesgo medio	—	Riesgo bajo	Riesgo bajo
Torre Iberdrola	Bilbao	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo bajo	—	Riesgo bajo	Riesgo bajo

NOTA: La evaluación del riesgo externo del Helipuerto de Sondika (Base OSAKIDE ITZA y otros operados) está considerada dentro del Aeropuerto de Bilbao

2.3.3. Evaluación del riesgo de accidente aeronáutico

2.3.3.1. Criterios de Cálculo

De manera similar a como se analizan otros riesgos tecnológicos, el objetivo del análisis de riesgo es delimitar unas zonas de planificación correspondientes al área del territorio con más probabilidad de verse afectadas en caso de accidente.

En este sentido, los estudios más desarrollados hacen referencia al cálculo de la probabilidad de impacto en un punto determinado. La metodología utilizada para definir las zonas de planificación en torno a los aeropuertos, aeródromos y/o helipuertos, se ha basado en esta probabilidad de impacto, definiendo un umbral para cada zona de planificación. Esta metodología está basada en el estudio “The calculation of aircraft crash risk in the UK” de 1997 del organismo británico HSE (Health and Safety Executive).

2.3.3.2 Resultados

Esta evaluación del riesgo plantea las siguientes consideraciones:

- a. La fase de vuelo en régimen estable, es la parte con menos probabilidad de accidente de todo el vuelo. Como ya se ha dicho, sólo el 11% de los accidentes se producen en ruta.
- b. Dentro de esta fase, por acumulación de aeronaves, serían las maniobras de espera en los hipódromos las que tienen un nivel de riesgo superior, siempre muy lejos de la probabilidad de accidente en las maniobras de aterrizaje y despegue.

- c. En el caso de accidentes durante el régimen estable de vuelo, las víctimas son muy superiores entre los ocupantes de las aeronaves, que entre población ajena afectada en el territorio.
- d. Las rutas comerciales que atraviesan el País Vasco afectan en mayor o menor medida a casi todo el Territorio de la CAE.
- e. La CAE cuenta con histórico de accidentes de aeronaves en vuelo comercial (pasaje y carga), en maniobras de aproximación.
- f. Se han producido, además, accidentes de aeronaves ligeras que, teniendo ruta prefijada, por inclemencias meteorológicas o desvíos de los pilotos, se desvían de la misma, siendo las víctimas, normalmente, los ocupantes.

Por otra parte, las referencias técnicas (HSE) para los casos de explosión en vuelo de un aparato, indican una zona afectada por el impacto en el suelo de los restos del avión, en un caso típico de vuelo (925 km/h y a 10.000 m de altura), con unas dimensiones de 2 km de ancho por unos 15 km de largo.

La implementación de diversos procedimientos de operaciones en vuelo y conexión con el SVAE, reducen el Nivel de Riesgo calculado, resultando la siguiente tabla:

	Riesgo	Probabilidad	Severidad	Nivel de riesgo
	Aeronave desaparecida en Control Aéreo.	MEDIA	MEDIA	MEDIO ⁸
	Emergencia comunicada por Piloto, por anomalía grave en vuelo.	BAJA	ALTA	MEDIO ⁹
EN VUELO, En cualquier punto de la CAE. <i>Aeronave/s.</i>	Pequeñas aeronaves (Categorías 1 y 2) con grave afectación a población y/o instalaciones.	BAJA	ALTA	MEDIO ⁹
	Grandes aeronaves de transporte (Categorías 3 y 4).	Zona Tierra Zona Mar	BAJA	ALTA
	Incidencia de Salud Pública internacional.	Zona Tierra Zona Mar	BAJA	ALTA
	Bird Strike (impacto con aves)	BAJA	MEDIA	BAJO ⁷
		BAJA	MEDIA	BAJO ¹⁰

Procedimientos operativos y/o medidas implementadas que contribuyen a la reducción del riesgo:

7	Cualquier síntoma detectado por tripulación a bordo, sospecha fundada de infección o casos de bioterrorismo, se activa desvío a Aeropuertos de Madrid-Adolfo Suárez o Barcelona-El Prat. En caso de aterrizaje forzoso en la CAE, se procederá al confinamiento de aeronave y/o confinamiento de pasajero/s afectado/s.
9	Se dispone de mecanismos de Alerta entre el Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi, SOS-Deiak, Torres de Control de tráfico aéreo y los CECOPS Aeroportuarios, que garantizan la rápida actuación del Sistema Vasco de Atención de Emergencias de Euskadi (SVAE).
10	A pesar de la presencia habitual de aves, los últimos incidentes al respecto así como los estudios y seguimientos llevados a cabo establecen este nivel de riesgo para el choque de aeronaves con aves..

2.3.4. Vulnerabilidad

Es objetivo de este apartado es analizar la vulnerabilidad, relacionada con los supuestos de emergencia planteados, en relación con dichas zonas de mayor probabilidad de accidente, próximas a las instalaciones aeronáuticas, dentro de las cuales se tendrán en cuenta los siguientes **factores de vulnerabilidad**:

- Estimación de **población** implicada en los tipos de emergencia contemplados.
- Elementos vulnerables significativos que queden dentro de las zonas de afectación o de planificación en cada caso,
- Posible **efecto dominó** con otros riesgos presentes en el territorio, que pudieran interactuar, de forma bidireccional, con la emergencia aeronáutica.

2.3.4.1. Dentro de las instalaciones aeroportuarias

Para emergencias en instalaciones aeroportuarias, la población potencialmente afectada sería, orientativamente, el sumatorio de los

trabajadores de la instalación, directos, indirectos (transporte público, taxi,...) o subcontratados, y los pasajeros y/o familiares que se pueden encontrar en las zonas de pública concurrencia.

En cuanto a los elementos vulnerables internos, se consideran como tales las diferentes dependencias y equipamientos incluidos dentro del recinto: Edificio Terminal, aparcamientos, restaurantes, zonas comerciales o áreas de descanso y Terminal de carga, hangares e instalaciones técnicas, etc.

El Plan de Autoprotección de cada instalación aeroportuaria deberá incluir la correspondiente evaluación del riesgo, la acción preventiva, así como los procedimientos de actuación y las condiciones de evacuación y/o confinamiento de cada uno de ellos y el cumplimiento de la norma que lo regula.

2.3.4.2. Vulnerabilidad por accidente en vuelo

En caso de accidente de aeronave en vuelo, una vez abandonada la instalación aeroportuaria, la población afectada será el sumatorio de los ocupantes de la aeronave o aeronaves implicadas, más la población que ocupa el territorio afectado, por impacto directo o barrido de la aeronave o, como consecuencia de explosiones y desprendimiento de fragmentos.

Se ha establecido el área de afectación teniendo en cuenta:

- el posible espacio necesario para detener la aeronave, similar a la longitud de la pista de aterrizaje correspondiente.
- la posible anchura teórica del espacio barrido, a partir de la envergadura de las alas según el tipo de aeronave más habitual.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, algunas consideraciones adicionales:

- En caso de caída de aeronave en casco urbano, el impacto frenaría la aeronave y el recorrido de barido sería mucho menor, pero en cambio podría afectar a uno o varios edificios enteros con mucha más población concentrada, por lo que siguen siendo válidos los criterios aplicados.
- El objetivo de esta estimación es calcular un orden de magnitud de la peor tragedia posible, como base de trabajo para los diferentes grupos operativos.
- Ha habido accidentes en que los aviones impactaron con un talud, como Barajas, resultando afectados sólo los pasajeros. Pero también se han producido accidentes con impacto sobre edificios de barrios densamente poblados próximos a los terrenos del aeropuerto (Bijlmer. Amsterdam).
- En el caso de avionetas, y de acuerdo con el análisis histórico, habitualmente, los afectados se limitan a los ocupantes.

En caso de explosión en vuelo, se estima que el área tipo afectada puede llegar a 30 km², con respecto a la caída de fragmentos. La amplitud del territorio y la aleatoriedad de la afectación por fragmentos hace muy difícil estudiar este supuesto.

2.3.4.3. Estimación de la población afectada

Para el cálculo de posibles personas afectadas por accidente aeronáutico en el entorno de los aeropuertos, se ha tomado como referencia las zonas I y II de planificación, en base a la probabilidad de impacto, en el entorno del aeropuerto, citadas anteriormente.

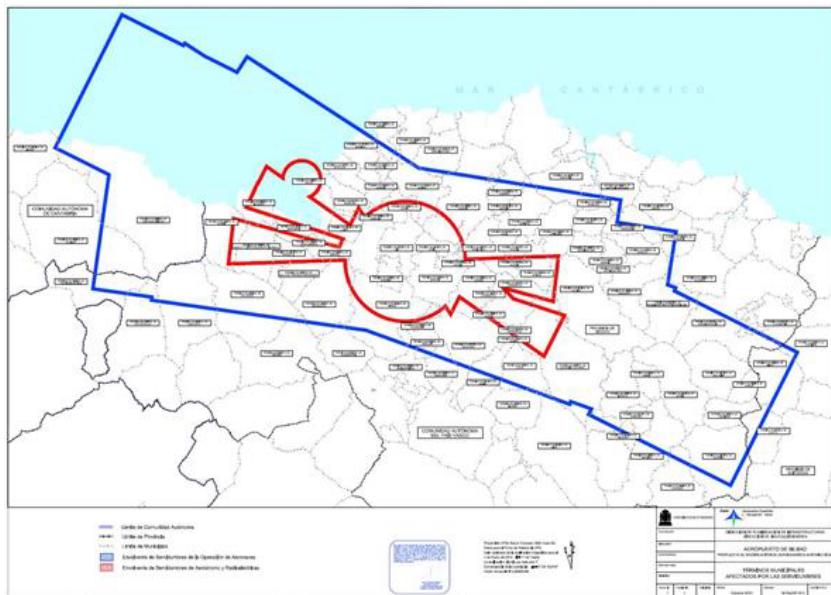
La estimación del número de afectados resulta del cálculo de población obtenido del Servicio LUR-DATA de EUSTAT, donde se ha sectorizado las zonas de intervención I y II citadas.

Aeropuerto		Municipios	Densidad (hab/Km ²) ¹	Personas afectadas	
				Aeronave	Zona
Bilbao Pista 12-30	ZONA I	Loiu	155,6	220 ²	4.508 ³
		Sondika	655,4		
		Derio	640,8		
		Zamudio	180,1		
		Erandio	1.282,9		
	ZONA II	Loiu	155,6		27.239 ³
		Sondika	655,4		
		Derio	640,8		
		Zamudio	180,1		
		Erandio	1.282,9		
Bilbao Pista 10-28	ZONA I	Lezama	146,8		3.662 ³
		Larrabetzu	95,2		
		Leioa	3.718,9		
		Getxo	6.548,1		
		Sondika	655,4		
	ZONA II	Derio	640,8		56.893 ³
		Loiu	155,6		
		Zamudio	180,1		
		Erandio	1.282,9		
		Sestao	7.565,4		

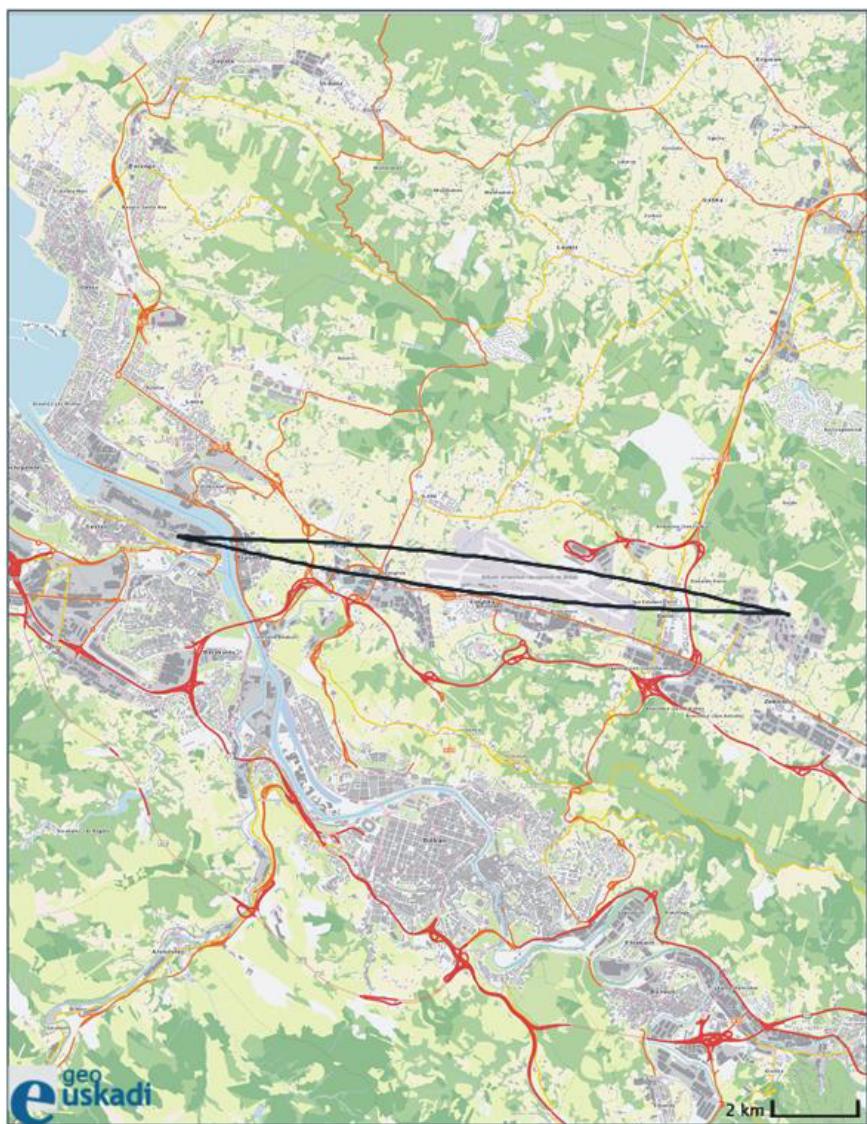
1 Fuente: EUSTAT.

2 Referenciado al Airbus A-320, como aeronave de uso habitual en este Aeropuerto.

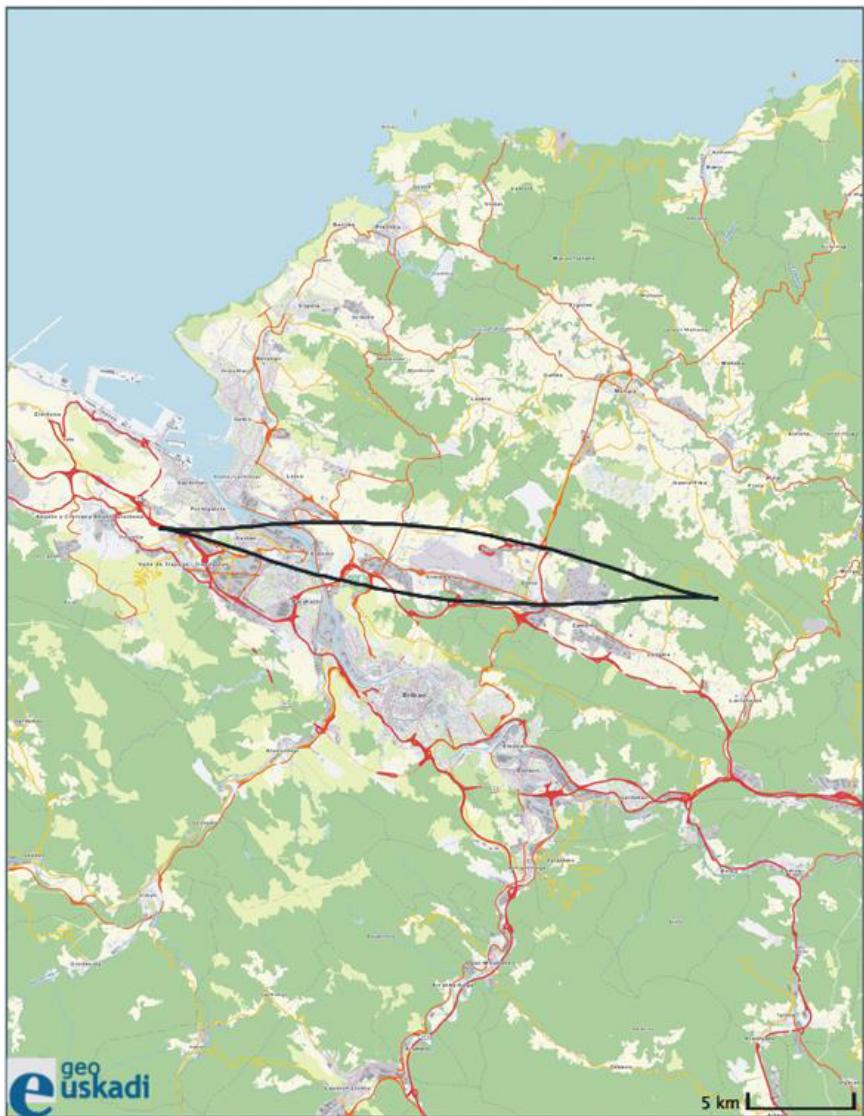
3 Fuente: LUR DATA. GeoEuskadi



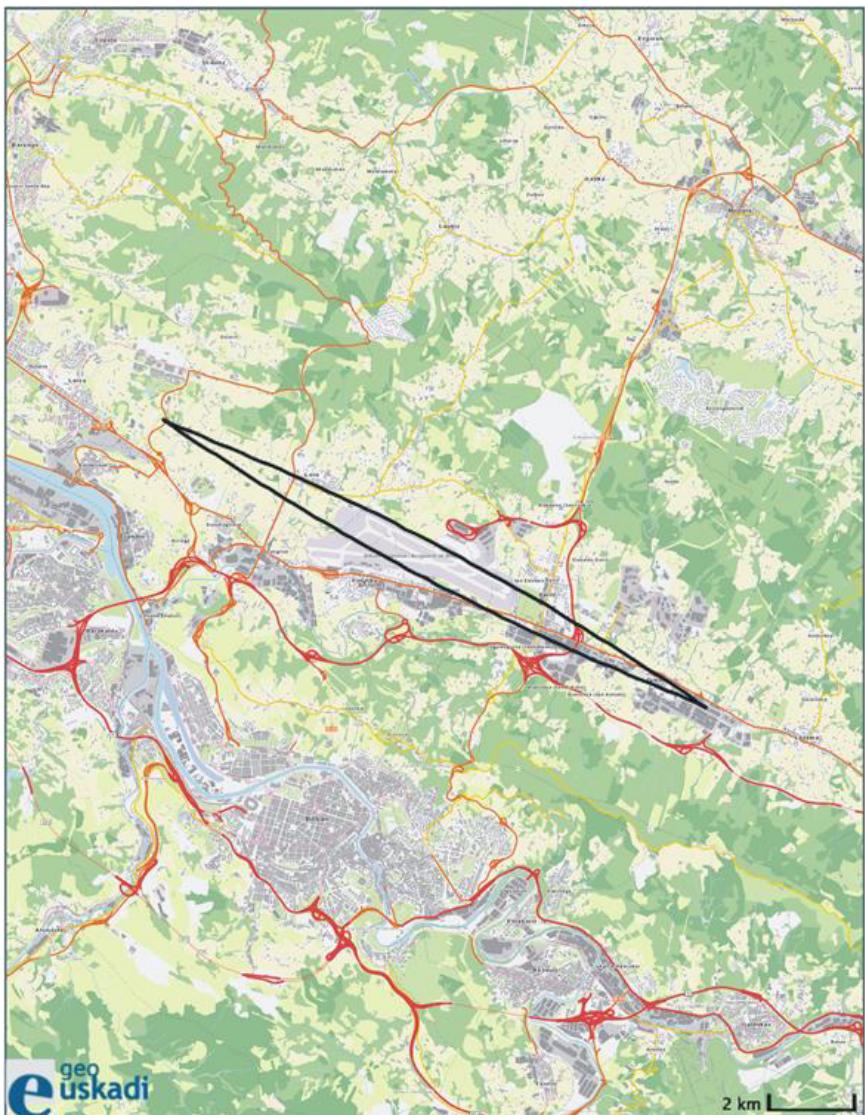
(Fuente: Mapa de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao. AESA)



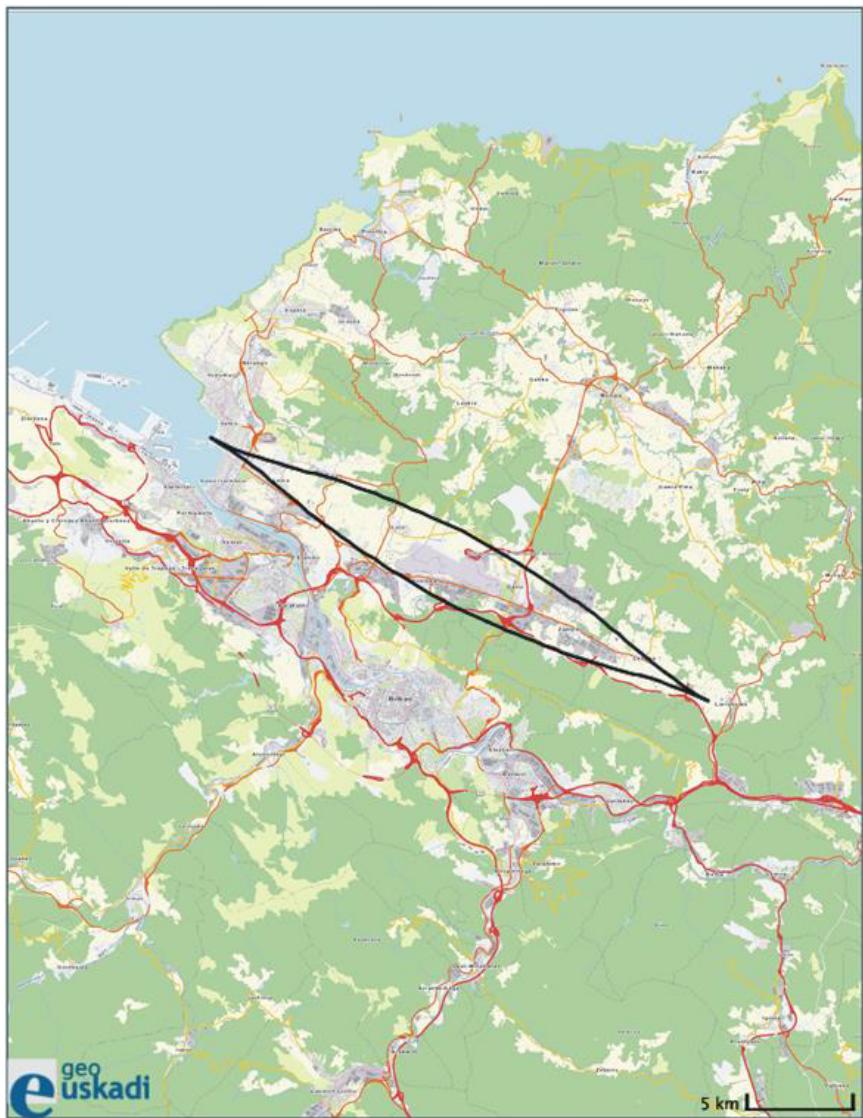
ZONA I. Aeropuerto de Bilbao (Pista 10-28).



ZONA II. Aeropuerto de Bilbao (Pista 10-28).



ZONA I. Aeropuerto de Bilbao (Pista 12-30).

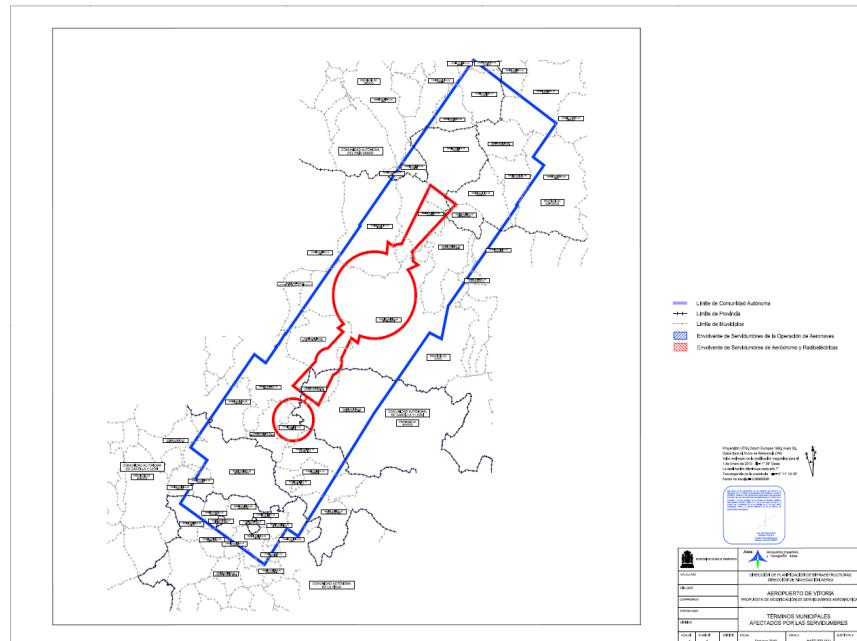


ZONA II. Aeropuerto de Bilbao (Pista 12-30).

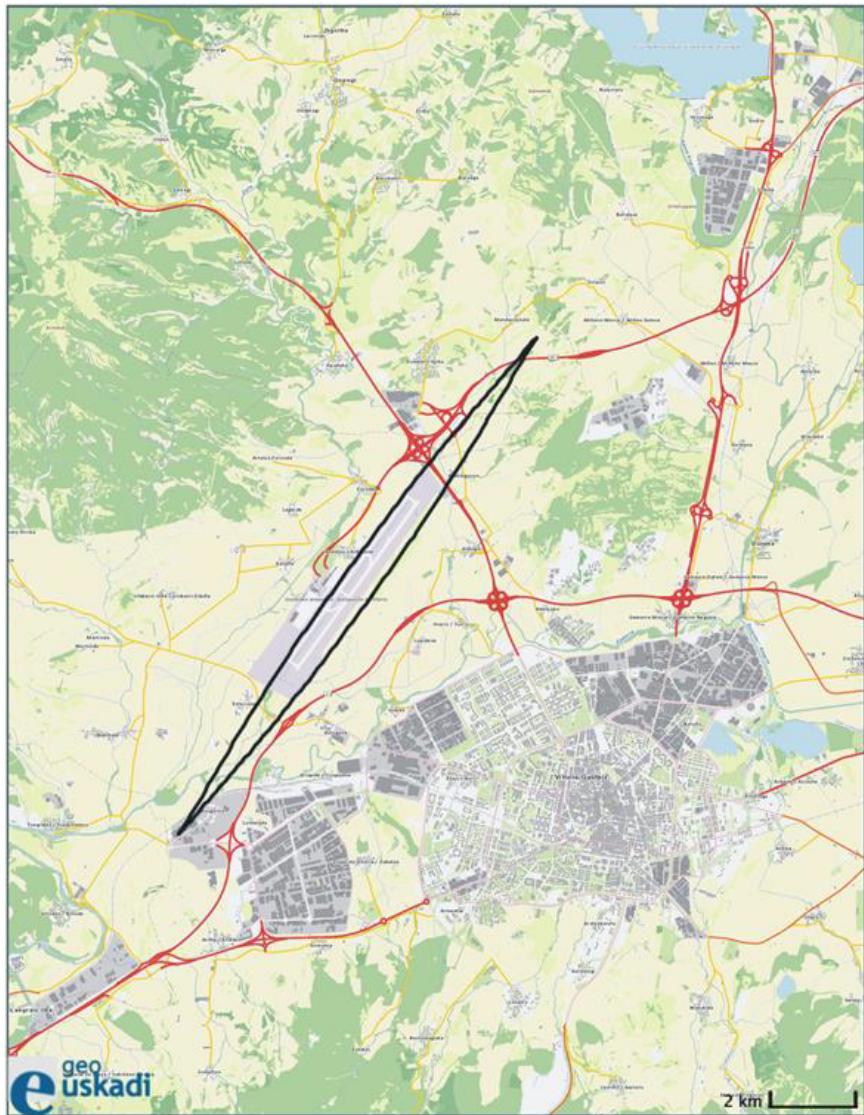
Aeropuerto	Municipios		Densidad (hab/Km ²)	Personas afectadas	
				Aeronave	Zona
Vitoria-Gasteiz Pista 04-22	ZONA I	Vitoria-Gasteiz Zigoitia	882,4 16,8	220 ¹	8 ²
	ZONA II	Vitoria-Gasteiz Zigoitia Arratzua-Ubarrundia Legutio Iruña de Oca	882,4 16,8 18 38,6 64,9		619 ²

1 Referenciado al Airbus A-320, como aeronave de uso habitual en este Aeropuerto.

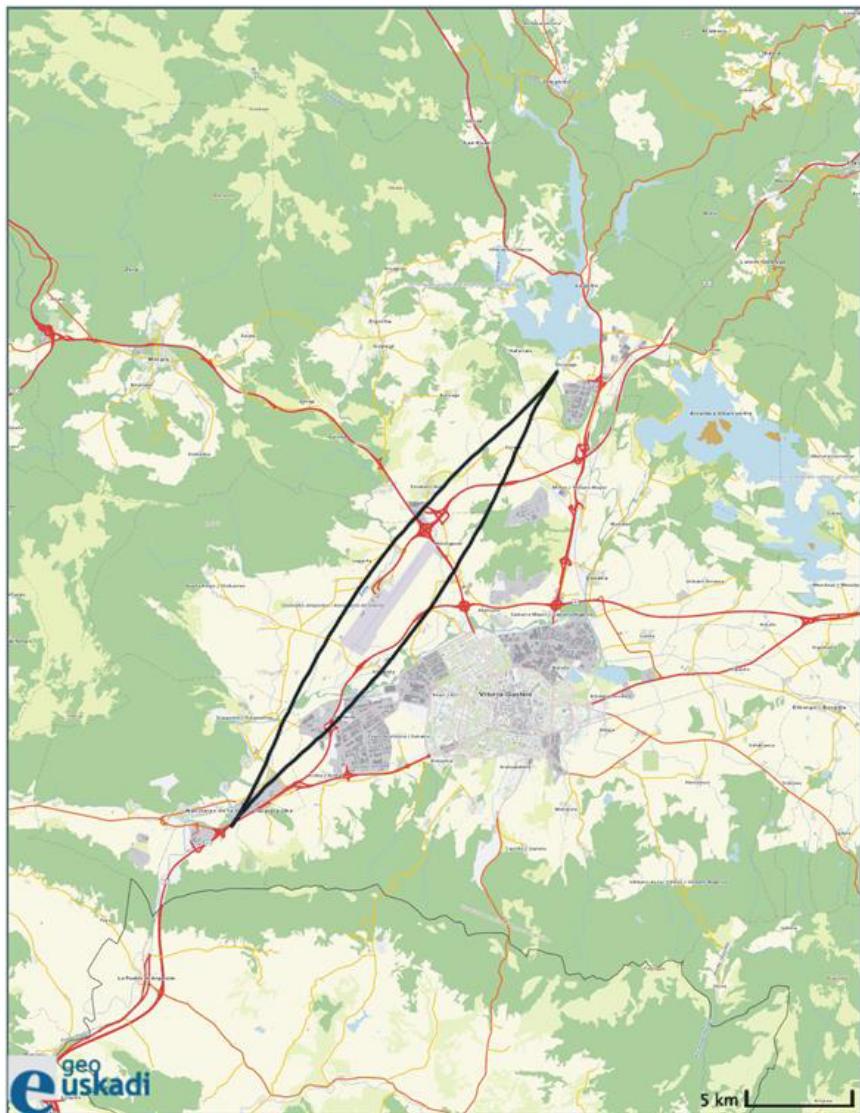
2 Fuente: LUR DATA. GeoEuskadi.



(Fuente: Mapa de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz. AESA)



ZONA I. Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (Pista 04-22).

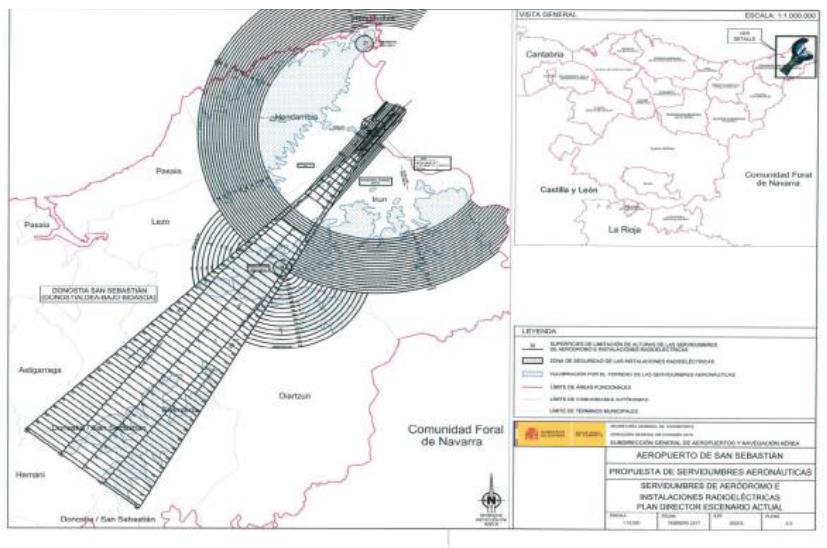


ZONA II. Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz (Pista 04-22).

Aeropuerto	Municipios	Densidad (hab/Km ²)	Personas afectadas		
			Aeronave	Zona	
Donostia-San Sebastian Pista 04-22	ZONA I	Hondarribia Irún	575,2 1.420,9	135 ¹	8.934 ²
	ZONA II	Hondarribia Irún Oiartzun	575,2 1.420,9 173,9		43.508 ²

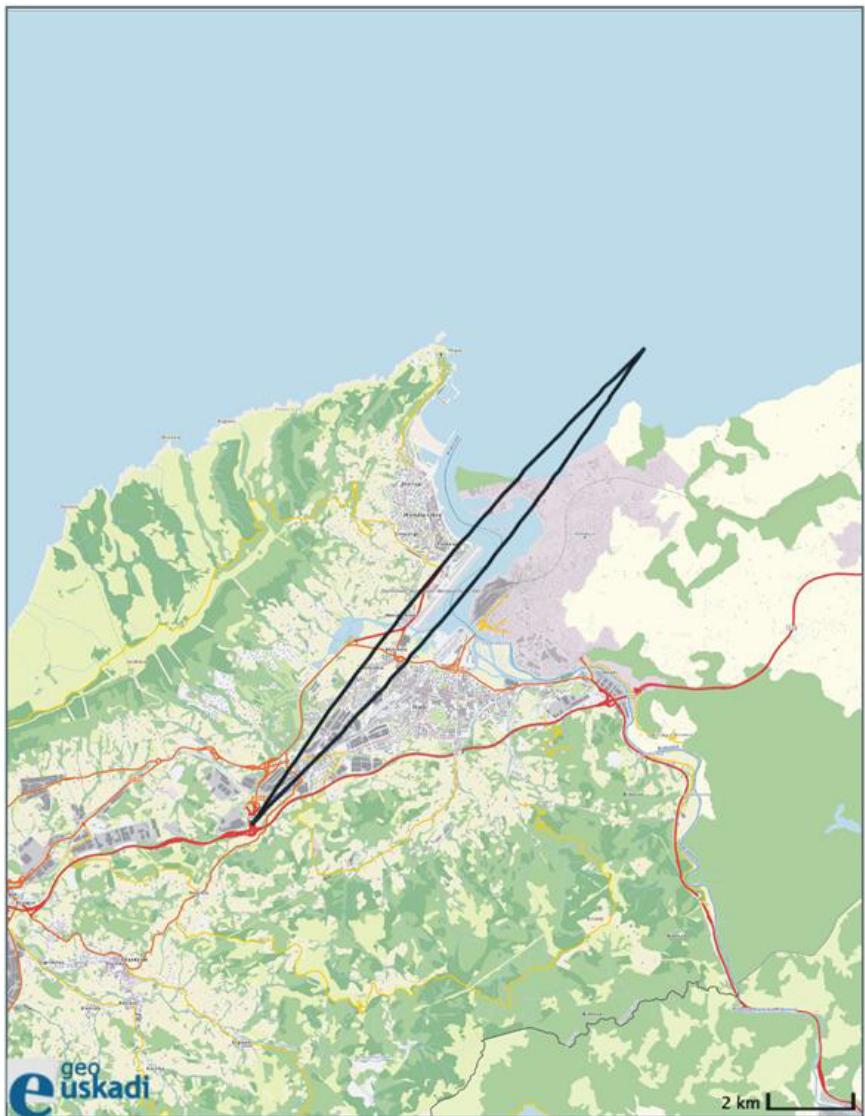
1 Referenciado al Airbus A-319, como mayor aeronave de uso habitual en este Aeropuerto.

2 Fuente: LUR DATA. GeoEuskadi.

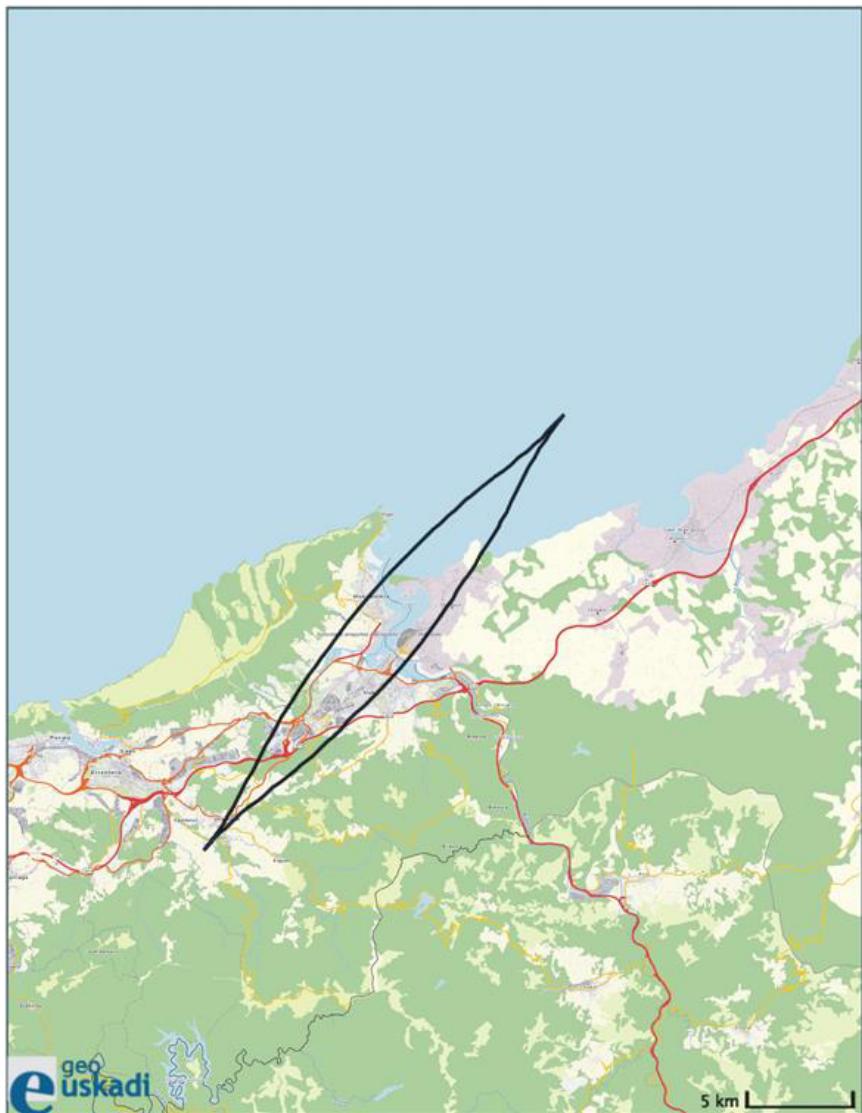


(Fuente: Mapa de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de San Sebastián-Donostia. AESA)

Además, la servidumbre de este Aeropuerto, en su aproximación N-NE, afecta a territorio francés (al municipio de Hendaya, principalmente), por lo que se deberá disponer la coordinación operativa con la Administración francesa.



ZONA I. Aeropuerto de San Sebastián-Donostia (Pista 04-22).



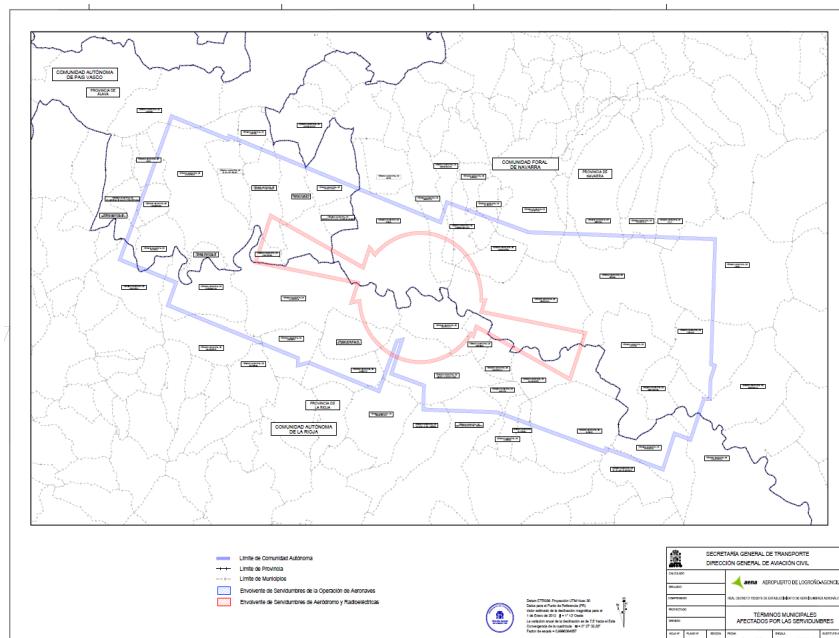
ZONA II. Aeropuerto de San Sebastián-Donostia (Pista 04-22).

La afección de la servidumbre aeronáutica del aeropuerto de Logroño, se concreta en los siguientes términos:

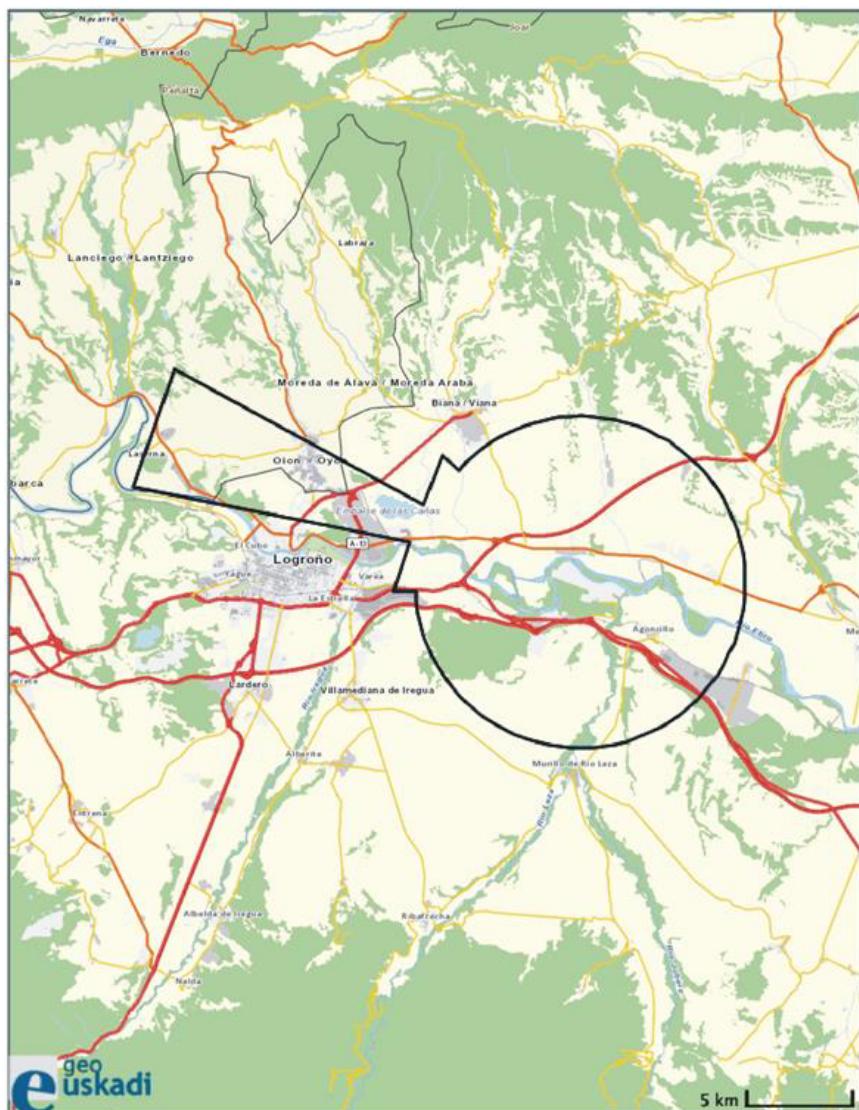
Aeropuerto	Municipios	Densidad (hab/Km ²)	Personas afectadas	
			Aeronave	Zona
Logroño Pista 11-29	Envoltorio de Servidumbres de Aeródromo y radioeléctricas.	Laguardia Lantziego Oion	19,3 28,9 76,9	50 ¹ 1.407 ²

1 Referenciado al Canadair CRJ-200, como mayor aeronave de uso habitual en el Aeropuerto de Logroño.

2 Fuente: LUR DATA. GeoEuskadi.



(Fuente: Mapa de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Logroño. AESA)



Envolvente de Servidumbre aeronáutica que afecta a municipios de la CAE.

El cálculo de posible población afectada por accidente aeronáutico en el entorno del aeródromo de Dima, es el siguiente:

Aeródromo	Municipio	Densidad (hab/Km ²)	Personas afectadas	
			Aeronave	Municipio
Dima	Dima	23,1	1 o 2	0,09



Los Helipuertos de la CAE describen las siguientes Zonas de afección, tanto de naturaleza urbana como infraestructuras vulnerables:

Helipuertos	Personas afectadas	
	Aeronave	Municipio
Base Ertzaintza	Iurreta. La propia Base.	Iurreta. Autopista A-8
Hospital Cruces	Barakaldo. Hospital y A-8.	Autopista A-8. Casco urbano.
Torre Iberdrola	Bilbao. Centro urbano.	Centro urbano.

2.3.4.4.Elementos vulnerables

En general, los elementos vulnerables a considerar en toda la Comunidad Autónoma de Euskadi, en las zonas de planificación I y II de los aeropuertos, helipuertos y aeródromo citados, serán los siguientes:

Tipología	Elemento VULNERABLE
Núcleo de población.	Suelo urbanizado. Espacios de pública concurrencia. ...
Elemento aislado.	Infraestructuras servicios esenciales. Centros Residenciales. Centros docentes o Campus. Hoteles, Camping y Albergues. Presas y embalses. Gasolineras. ...
Áreas industriales.	Empresas Seveso. Polígonos Industriales
Red viaria y FF.CC.	Autopistas y autovías. Líneas ferroviarias de pasajeros. Estacionamientos de MMPP.
Elemento medioambiental.	Espaces protegidos.

2.3.5. Efecto dominó

Se describe el efecto dominó como la concatenación de efectos que multiplica las consecuencias, debido a que los fenómenos peligrosos pueden afectar, además de a los elementos vulnerables, a otros peligros de tal manera que se produzca un nuevo accidente o catástrofe que, a su vez, provoque nuevos fenómenos peligrosos.

2.3.5.1. Efecto dominó por accidente aéreo

El principal efecto dominó a contemplar, en caso de accidente aéreo, es el impacto por caída de una aeronave o, en menor medida, por el impacto de fragmentos, en caso de explosión de una aeronave en pleno vuelo, encima de alguna instalación y/o elemento vulnerable que pueda originar una emergencia colateral.

Las instalaciones a considerar son las siguientes:

- Instalaciones con riesgo de accidentes graves con sustancias peligrosas, cuya afectación de las cuales, pudiera implicar la activación simultánea de los Planes de emergencia exterior (empresas SEVESO).
- Instalaciones radiactivas, cuya afectación pudiera implicar la activación simultánea del Plan especial de emergencias ante el riesgo radiológico de la CAE.
- Autopistas, autovías, líneas de ferrocarril y carreteras donde se produce un flujo significativo de transporte de mercancías peligrosas, cuya afectación pudiera implicar la activación simultánea del Plan especial de emergencias ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la CAE, además de la afección a usuarios de las mismas.
- Instalaciones estratégicas de suministro de servicios básicos, tales como instalaciones de generación o distribución de energía eléctrica, depósitos y conducciones de agua potable, ERM en canalizaciones de gas, plantas regasificadoras o de almacenamiento, presas y embalses, afectación que implicaría la activación simultánea del plan especial o territorial que se considere necesario.

En general, en todos estos casos la gestión de la emergencia podría implicar la activación del Plan Especial específico, o Plan Territorial correspondiente, simultáneamente a este Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas.

2.3.5.2. Efecto dominó por emergencias externas

Además del efecto dominó que puede producir un accidente aéreo sobre otras instalaciones, hay que tener en cuenta los riesgos externos que afectan a las distintas instalaciones aeroportuarias de la CAE, descritas en este Plan. En el apartado 2.5.1.2 se describen los riesgos para los que existen Planes Especiales en la CAE y de ellos los que afectan a cada instalación.

En caso de activación de alguno de estos Planes, si hay afección a algún aeropuerto, aeródromo o helipuerto o ruta, pudiera provocar la activación paralelamente el Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas o llevar a cabo los avisos pertinentes, cuando esta afección suponga que se dé alguno de los escenarios descritos en este Plan, que correspondan a una ALERTA o la ACTIVACIÓN del Plan.

2.3.6. Zonificación del Riesgo

2.3.6.1 Mapa de las zonas de intervención según probabilidad de impacto

Tomando como referencia el estudio “The calculation of aircraft crash risk in the UK” de 1997 del organismo británico HSE (Health and Safety Executive), se utilizan diversos sistemas de cálculo, que permiten calcular, considerando que el accidente se producirá, la probabilidad de que una aeronave impacte en un punto determinado en función del tipo de aeronave y de la operación (aterrizaje o despegue). De éstos cálculos, se puede extraer a las instalaciones aeronáuticas ubicadas en la CAE.

La zonificación se ha establecido de forma similar a la que se emplea en los riesgos tecnológicos, definiendo dos zonas principales de afectación:

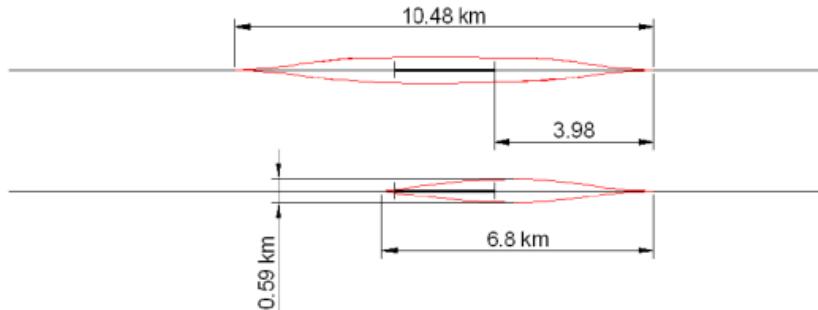
- **ZONA I:** zona de probabilidad significativa de impacto de aeronave en caso de accidente.
- **ZONA II:** zona de probabilidad relativamente significativa de impacto de aeronave en caso de accidente (con límite superior la zona I).

En general, las isolíneas resultantes tienen la forma de una pluma con la trayectoria de cada pista como eje longitudinal y se definen las zonas de planificación siguientes:

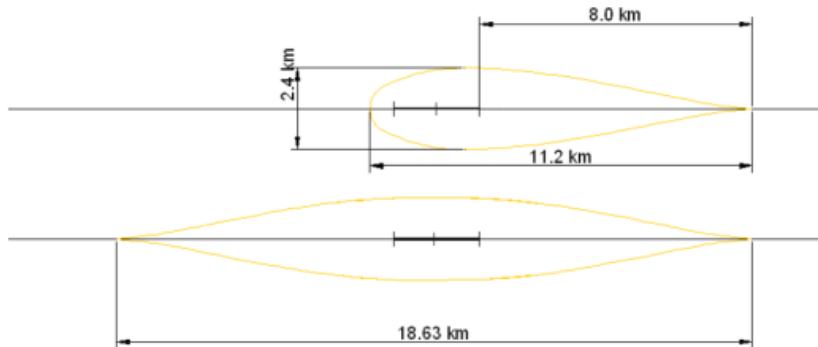
2.3.6.1.1. En Aeropuertos:

Zona I	Probabilidad de impacto superior a 10-1, dado un accidente (>10%).
Zona II	Probabilidad de impacto superior a 10-2 e inferior a 10-1 dado un accidente (>1% y <10%).

- Dimensiones de la curva probabilística de Zona 1 (la primera es la resultante para los dos lados):



- Dimensiones de la curva probabilística Zona 2, (la segunda representación es la curva resultante para los dos lados):



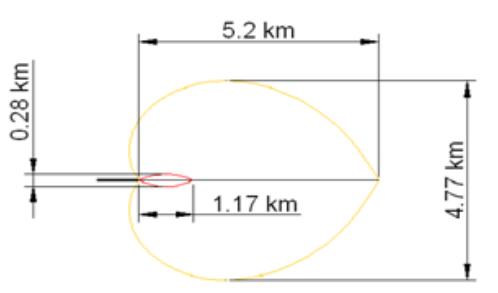
2.3.6.1.2. En Aeródromos.

Para los aeródromos se definen las zonas de planificación siguientes:

Zona I	Probabilidad de impacto superior a 5×10^{-2} , dado un accidente ($> 5\%$).
Zona II	Probabilidad de impacto superior a 10^{-2} e inferior a 5×10^{-2} dado un accidente ($> 1\% < 5\%$).

Las dimensiones de la curva son las siguientes:

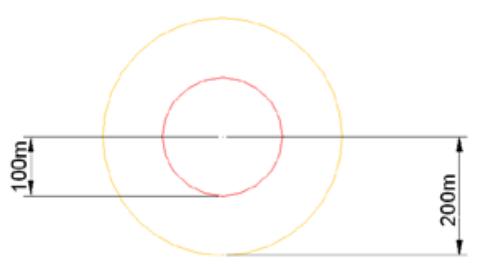
- Curva probabilística Zona I (color rojo).
- Curva probabilística Zona II (color amarillo).



2.3.6.1.3. En Helipuertos.

De acuerdo con las estadísticas de accidente consultadas, para los helipuertos se definen las zonas de planificación siguientes:

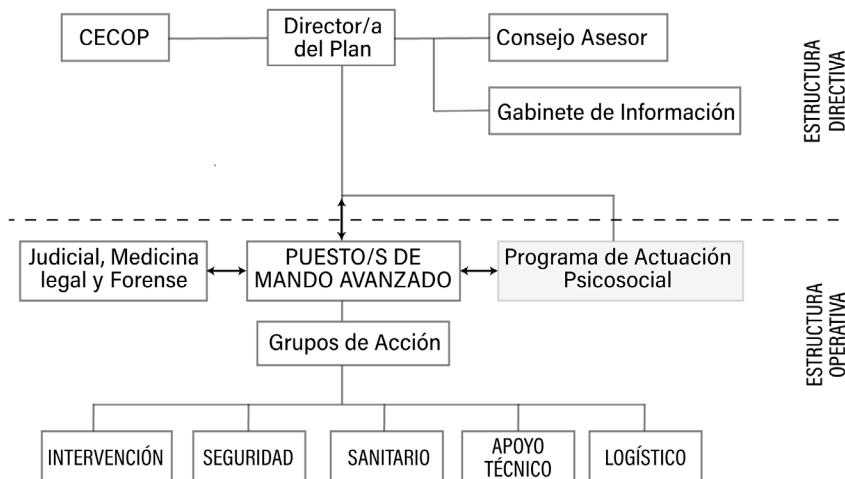
Zona I	Radio inferior o igual a 100 m. (probabilidad de impacto del 93%).
Zona II	Radio superior a 100 m. e inferior o igual a 200 m. (probabilidad de impacto del 7%).



3. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN

Este Plan constituye el instrumento organizativo general de respuesta ante emergencias aeronáuticas. Para ello se configura como un conjunto de normas y procedimientos de actuación con la finalidad de obtener la máxima protección para las personas, sus bienes y el patrimonio colectivo afectado por dichas emergencias.

La estructura de dirección y operativa del presente Plan responde a lo establecido en el Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi (LABI), con el siguiente esquema estructural:



3.1. DIRECTOR/A DEL PLAN

Corresponde a la persona titular del Departamento competente en materia de Seguridad Pública, Emergencias y Protección Civil, la dirección única y coordinación del presente Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la Comunidad Autónoma de Euskadi, en todas las situaciones de gravedad en las que el Plan sea activado, sin perjuicio de lo dispuesto en el Art. 35 de la LGE.

El Director o Directora del Plan, podrá delegar todas o algunas de las funciones, en personas de su Departamento o en otras autoridades de la CAE, siempre que la emergencia no sea declarada de interés supraautonómico.

En la Directora o Director del Plan recae la responsabilidad de declaración de alerta o emergencia, pudiendo darse por iniciativa propia o por solicitud de otras administraciones. En casos excepcionales de urgencia máxima, la alerta y la preemergencia podrán ser declaradas por el Director o Directora de la Atención de Emergencias y Meteorología o por la persona responsable del Servicio de Intervención Coordinadora de Emergencias, o en su defecto por un Técnico o Técnica del Servicio de Intervención Coordinadora de Emergencias movilizado para la coordinación de la táctica operativa que estuviera activada. De tales decisiones, se dará cuenta la mayor brevedad a la Dirección del Plan.

El Director/a del Plan es el máximo responsable de la gestión de la emergencia, apoyado por el Consejo Asesor y el Gabinete de Información.

Las funciones del Director o Directora del Plan Especial, son las siguientes:

- Nombrar los miembros del Consejo Asesor, a los responsables de los Grupos de Acción y a los responsables del Puesto o Puestos de Mando Avanzado (PMA's).
- Convocar al Consejo Asesor en su totalidad o parcialmente según la emergencia.
- Declarar la activación del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas.
- Declarar las Situaciones de emergencia establecidas en este Pn.
- Determinar la parte de la estructura organizativa que se activa en cada una de las situaciones.
- Analizar y valorar las situaciones provocadas por el accidente, con toda la información disponible.
- Valorar y decidir en todo momento con la ayuda del Consejo Asesor, las actuaciones más adecuadas para hacer frente a la emergencia y la aplicación de las medidas de protección a la población patrimonio colectivo, a los bienes y al personal que intervienen en la emergencia.
- Coordinar todas las actividades de las personas públicas y privadas implicadas en la resolución del accidente.
- Dictar, por si o por delegación sus agentes, órdenes generales o particulares, disponiendo incluso de cualquier tipo de medidas coactivas proporcionales a la situación de necesidad.
- Determinar y coordinar la información a dar a la población directamente afectada, tanto información general sobre la emergencia como las medidas adoptadas; de modo que se asegure que dicha información es accesible y comprensible para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad. Determinar su forma de difusión y la información oficial a suministrar a los medios de comunicación social y a las entidades de las diferentes administraciones.
- Mantener contacto con los Alcaldes o Alcaldesas de los ayuntamientos afectados y coordinar con ellos las actuaciones en sus municipios.

- Mantener contacto con los responsables de los Consulados/Embajadas, en caso de que en el accidente haya afectados y/o víctimas de diferentes nacionalidades.
- Coordinar con el/la representante del Poder Judicial, competente según la emergencia, las funciones y/o competencias que les correspondan en la gestión del incidente.
- Informar del accidente ocurrido a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior a través del Centro de Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias (CENEM) y a todas aquellas Instituciones a las que sea necesario notificar la situación de emergencia y el establecimiento del Plan.
- Asegurar el mantenimiento de la operatividad de este Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas.
- Declarar la desactivación del Plan, la vuelta a la normalidad, con la desactivación del Plan y la consiguiente desmovilización de los medios y recursos empleados durante la emergencia una vez cumplidos sus objetivos.

La dirección del Plan Especial prevalece, en el ámbito de la gestión de la emergencia, sobre el ejercicio de las funciones directivas de cualquier otra autoridad pública territorial u otros directores o coordinadores de planes en la Comunidad Autónoma, e implica la coordinación del ejercicio de las competencias del resto de autoridades y de directores de planes.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en casos excepcionales de urgencia máxima, la activación del presente Plan podrá realizarse por el/la titular de la Vice consejería competente en materia de Emergencias y Protección Civil o el/la titular de la Dirección competente en materia de Emergencias y Protección Civil.

3.2. COMITÉ DE DIRECCIÓN

Cuando concurran las circunstancias que definen la Situación 3 y en las situaciones que el Director o Directora del Plan lo solicite, se constituirá el Comité de Dirección, integrado por el representante del Departamento competente en materia de Emergencias y Protección Civil y el representante del Ministerio de Interior.

3.3. CONSEJO ASESOR

El Consejo Asesor es un comité creado para asistir al Director o Directora del Plan en los diferentes aspectos de la emergencia. Tiene como funciones principales las siguientes:

- Asesorar al Director o Directora del Plan.
- Analizar y valorar la situación de emergencia.

La composición de este Consejo Asesor está formada por los siguientes miembros:

- Departamento de Seguridad:
 - Persona titular de la Viceconsejería competente en materia de Emergencias y Protección Civil
 - Persona titular de la Dirección de la Ertzaintza.
 - Persona titular de la Dirección competente en materia de Emergencias, Protección Civil y Meteorología.
- Departamento de Salud:
 - Persona titular de la Dirección competente en materia de Emergencias Osakidetza.
- Departamento de Trabajo y Justicia:
 - Persona titular de la Dirección competente en materia de medicina legal y forense.

- Director/a del aeropuerto, aeródromo o helipuerto afectado.
- Diputaciones Forales (del TH afectado):
 - Diputado/a de Presidencia.
- Ayuntamiento/s (afectados):
 - Alcaldes/as.
- Administración del Estado:
 - Representante de la Delegación del Gobierno en la CAE.
- Un representante de la Compañía aérea afectada.

En función de las características concretas de la emergencia y de su evolución, pueden ser convocados por la persona titular del Plan, además, otras Administraciones o entidades necesarios para la gestión de la emergencia.

3.4. GABINETE DE INFORMACIÓN

El Gabinete de Información es el organismo oficial a través del cual se canaliza y distribuye la información, tanto a la población como a los organismos e instituciones, durante el período de Emergencia.

Este Gabinete se convoca por el tiempo que la Dirección del Plan lo considere necesario y podrá ser apoyado por otros gabinetes de información, tanto de personas públicas como privadas, involucrados en el Plan de Emergencia.

Sus funciones son las siguientes:

- Recoger toda la información sobre el suceso y su evolución.
- Centralizar, coordinar y preparar la información general sobre la emergencia para facilitarla a:
 - Las administraciones.

- Medios de comunicación social.
- Informar sobre la emergencia a los organismos y medios de comunicación que lo soliciten.
- Difundir las órdenes, avisos y recomendaciones dictadas por la Dirección del Plan a través de los medios de comunicación social tal y como establece el artículo 7.5 del decreto legislativo 1/2017, de 27 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de la Gestión de la Emergencia.
- Atender a los medios de comunicación y preparar las ruedas de prensa de los responsables del Plan.
- Difundir a los medios de comunicación la finalización de la Emergencia.
- Suministrar información a las víctimas y a sus familiares. Cuando la tarea informativa se dirija a víctimas o familiares de víctimas con discapacidad, se realizará con las adaptaciones necesarias y, en su caso, con ayuda de personal especializado.

3.5. CENTRO DE COORDINACIÓN OPERATIVA

El Centro de Coordinación Operativa (CECOP) es el centro o lugar, donde se realizan la dirección y coordinación de todas las operaciones propias del Plan Especial. Para ello debe disponer de la capacidad y el equipamiento precisos, para ejercer las funciones de comunicación, coordinación y centralización de la información, a fin de evaluar la situación de emergencia y transmitir las decisiones a aplicar, así como para mantener en contacto directo a la Dirección del Plan con otros Centros de dirección o control.

3.5.1. Funciones

La infraestructura de este CECOP debe ser apropiada, para que se ejerzan en el mismo las siguientes funciones:

- a. Servir como centro permanente de información; a tal fin el CECOP debe disponer de terminales de recepción de datos sobre meteorología, caudales fluviales y otros, que permitan la valoración continuada del estado de riesgo para activar, si procede, los mecanismos de alerta.
- b. Servir como centro receptor y emisor de alarmas y alertas y de gestión de todos los sistemas de información y bases de datos necesarios.
- c. Servir como instrumento de auxilio a la Dirección en el proceso de toma de decisiones y en el traslado y materialización de las órdenes, procediendo para ello al procesamiento de la información recibida en relación a la emergencia.

3.5.2. Ubicación

El CECOP, en principio, estará ubicado en el Centro de Coordinación de Emergencias (SOS-Deiak) del Departamento competente en materia de Emergencias y Protección Civil, utilizándose la infraestructura del mismo para coordinar las emergencias objeto de este Plan.

El Director o Directora del Plan y su estructura de dirección se reunirán en el Centro de Coordinación de Emergencias. En caso de no constituirse físicamente en las instalaciones de SOS-Deiak, el CECOP deberá disponer de los enlaces y las prolongaciones de los sistemas de información a otros centros directivos, desde los cuales pueda dirigir y coordinar las operaciones el Director o Directora del Plan.

3.5.3. Constitución en CECOPI

En caso necesario el CECOP se constituirá en CECOPI cuando se integren los mandos de la administración autonómica y estatal, tanto para la dirección y coordinación de la emergencia, como para la trans-

ferencia de responsabilidades en los casos en que se declare el interés supraautonómico.

Cuando se constituya el CECOPI, que inicialmente se ubicará en el mismo lugar, la dirección de este Plan Especial será ejercida por un Comité de Dirección formado por un representante del Estado en la CAE y un representante de la Comunidad Autónoma.

3.6. PUESTO DE MANDO AVANZADO

Dependiendo de la ubicación y tipología de la emergencia, la Dirección del Plan podrá designar uno o varios puestos de mando avanzados (PMA), que constituyen el órgano de trabajo del Plan Especial en el lugar de la emergencia.

El PMA tiene como objeto dirigir y coordinar las actuaciones de los medios y recursos intervenientes, en el lugar de la emergencia, conforme a las instrucciones de la dirección del Plan, para lo cual, remitirán a ésta la información exhaustiva sobre la evolución de la emergencia.

formado por los responsables de los Grupos de Acción y por los responsables de aquellos organismos, entidades o servicios, cuyas actuaciones sean decisivas para la consecución de los objetivos.

3.6.1 *Funciones*

Las funciones consistirán en:

- Dirigir y coordinar las actuaciones de los diferentes Grupos de Acción.
- Canalizar la información entre el lugar de la emergencia y el Centro de Coordinación Operativa (CECOP o CECOPI).
- Recomendar a la Dirección del Plan, las actuaciones y medidas de protección más idóneas en cada momento.

- Asesorar a la Dirección del Plan sobre la conveniencia de decretar el fin de la emergencia.

La función de responsable del PMA corresponderá a quien determine el Director o Directora del presente Plan. En principio, esta función recae en un/a técnico/a de la Dirección competente en materia de emergencias y protección civil.

3.7. GRUPOS DE ACCIÓN

Se denominan Grupos de Acción al conjunto de servicios y personas que intervienen en los lugares de la emergencia desde el momento de su ocurrencia y ejecutan las acciones de protección, intervención, socorro y reparadoras, previstas en este Plan, de forma coordinada frente a la emergencia.

Constituyen la base para la organización de los Grupos de Acción, los servicios operativos ordinarios y, en su caso, extraordinarios, comunes a todos los tipos de emergencias que contempla el LABI.

La ciudadanía y el personal de cualquier Administración que opere directamente en el lugar de la emergencia, deben actuar integrados en los Grupos de Acción y bajo la coordinación de sus responsables, que se estructuran en el presente Plan.

El Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE, establece los siguientes Grupos de Acción:

- Grupo de Intervención.
- Grupo de Seguridad.
- Grupo Sanitario.
- Grupo Logístico.
- Grupo de Apoyo Técnico (AENA y AESA).

Cada grupo tiene un coordinador, que se encarga de integrar y optimizar el funcionamiento conjunto de todas las entidades adscritas y pertenecientes al Grupo. Dentro de cada entidad adscrita al Grupo, sus miembros actuarán bajo sus mandos naturales.

A continuación, se presentan los diferentes Grupos de Acción, con sus funciones y sus componentes básicos:

3.7.1 Grupo de Intervención

Es el grupo que tiene como misión ejecutar las medidas tendentes a identificar, reducir o controlar los efectos de la emergencia.

Sus funciones son las siguientes:

- Búsqueda y localización de la aeronave.
- Valoración, desde el lugar de la emergencia y determinación inicial de la zona de rescate y salvamento, así como informar a la Dirección del Plan, sobre el riesgo, los daños y la viabilidad de las operaciones a realizar.
- Búsqueda, salvamento y rescate de personas heridas, supervivientes, atrapadas y aplicación de las medidas de protección más urgentes, garantizándose una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad
- Controlar, reducir y neutralizar los efectos del siniestro.
- Colaborar con los otros grupos para la adopción de medidas de protección a la población, garantizándose una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad
- Reconocimiento y evaluación de las zonas afectadas y detección de riesgos asociados.
- Reparación de urgencia de las infraestructuras y servicios básicos afectados.

- Vigilancia sobre riesgos latentes, una vez controlada la emergencia.

La estructura y composición estará formada básicamente por:

- Estructura de intervención prevista en los Planes de Autoprotección de la instalación aeroportuaria afectada.
- SPEIS de Diputaciones y Ayuntamientos.
- Ertzaintza. Unidad de Vigilancia y Rescate. Sección Marítima.
- Otros grupos colaboradores:
 - > Servicios competentes de obras públicas de la Administración local,
 - > Cruz Roja del Mar, etc.

Existen otros servicios estatales que pueden ser solicitados desde este plan de acuerdo a los procedimientos establecidos para ello, como son:

- Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), en caso de que sea o pudiera verse afectada zona marítima o de Ría, en labores de búsqueda, rescate o salvamento. PTO-SOS-034 Procedimiento actuación SASEMAR-DAEM
- Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR) del Ejército del Aire, en caso de investigación, búsqueda y/o rescate de aeronave.

3.7.2 Grupo de Seguridad

Este Grupo es el encargado de garantizar la seguridad ciudadana en las zonas afectadas y/o zonas de riesgo, así como regular el tráfico, establecer los controles de acceso a la Zona de Operaciones y colaborar en la identificación de las víctimas y familiares.

El Grupo de Seguridad está constituido por los medios y recursos de la Ertzaintza, los procedentes de las Policías Locales, los Servicios de Seguridad privada del aeropuerto. Del mismo modo, desde este Plan

pueden ser solicitados los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado de acuerdo a los procedimientos establecidos al respecto.

Sus funciones, al menos, son las siguientes:

- Garantizar la seguridad de la ciudadanía.
- Garantizar una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad
- Colaborar en la evaluación de la emergencia en el lugar.
- Ordenar el tránsito de personas y el tráfico de vehículos, para facilitar las operaciones de emergencia y salvamento.
- Guiar a los integrantes de los Grupos de Acción hasta el lugar del accidente.
- Mantener el orden público.
- Custodiar bienes en las zonas afectadas y los elementos necesarios para la investigación del accidente.
- Colaborar, si son requeridos, en los avisos a la población, asegurándose que la información se da a través los formatos adecuados y los mecanismos necesarios para que sean accesibles y comprensibles para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad
- Colaborar en la elaboración y verificación de las listas de víctimas y familiares.
- Movilizar y/o requisar, si es necesario, todos los medios que la Dirección del Plan y los otros Grupos de Actuación necesiten para cumplir sus respectivas misiones.
- Realizar funciones de policía judicial.
- Informar a la Dirección del Plan Especial.

3.7.3 Grupo Sanitario

A cargo de este Grupo se encuentran todas las medidas necesarias para la atención y prestación de asistencia sanitaria, a los afectados por la emergencia, su estabilización, así como todas las medidas de socorro, de primeros auxilios, clasificación de heridos, control sanitario y evacuación a centros hospitalarios.

Sus funciones serán:

- Proporcionar asistencia sanitaria de urgencia y prestación de primeros auxilios a los heridos, evacuados o familiares, y a los miembros de los grupos actuantes, incluyendo la asistencia psicológica, garantizando una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad
- Coordinar el traslado a los hospitales y organizar las infraestructuras de recepción hospitalaria
- Establecer y organizar el Área Sanitaria (AS) y de hospitales de campaña, si es necesario, en el Área de Socorro, en zona adecuada y segura, cerca del lugar del accidente, de acuerdo con el Responsable del PMA.
- Organizar la clasificación (triage) de heridos.
- Colaborar con las autoridades judiciales y policiales en la identificación de cadáveres, así como de otras víctimas y afectados.
- Proteger la salud pública en caso de incidente de salud, en vuelo o en aeropuerto, cuya afección active la alarma del Departamento de Salud.
- Efectuar las tareas de salud pública (toxicológica o medioambiental) necesarias, por los riesgos derivados del accidente, determinando las medidas necesarias en cada caso.
- Informar a la Dirección del Plan, a través del responsable del PMA.

La composición del Grupo Sanitario está formada por:

- Servicios sanitarios previstos en el Plan de Autoprotección del aeropuerto afectado.
- Medios y servicios asistenciales de Osakidetza y otras organizaciones convenidas, que aseguren su actuación sanitaria en la zona afectada.
- Servicios de transporte sanitario urgente.
- Centros hospitalarios y de día.
- Servicios de la Dirección competente en materia de Salud Pública del Gobierno Vasco.

Existen otros servicios estatales que pueden ser solicitados desde este plan de acuerdo a los procedimientos establecidos para ello, como son los Servicios de Sanidad exterior de la Delegación del Gobierno.

3.7.4 Grupo Logístico

El Grupo Logístico tiene como función asegurar la provisión de equipamientos y suministros necesarios para la gestión de la emergencia y la actuación del resto de Grupos de Acción, en función de la evolución de la emergencia.

Para cumplir con estos objetivos, el Grupo Logístico tiene, entre otras, las siguientes funciones:

- Asegurar la provisión de los recursos complementarios que el Director del Plan y los Grupos de Acción necesiten para cumplir sus respectivas misiones y la movilización de estos medios.
- Gestionar la movilización y actuación de los medios necesarios para resolver las necesidades de las personas con discapacidad y así garantizar una asistencia eficaz, contemplando medidas y recursos específicos que garanticen la accesibilidad universal.
- Suministrar material ligero y pesado de trabajo y transporte.
- Apoyar las comunicaciones.

- Valorar la afectación a los servicios básicos esenciales (agua, s, electricidad, comunicaciones, transporte público) y definir acciones de urgencia para asegurar los servicios mínimos.
- Dar soporte al abastecimiento de víveres para el personal de los grupos de acción, combustibles para los vehículos y máquinas, así como cualquier consumible en las actuaciones de emergencia.
- Acondicionar los equipamientos para el personal interviniendo: salas de reunión, lugares para comer, para descansar, aseos, vestuarios, etc.
- Dar apoyo al Grupo Sanitario en el establecimiento de hospitales de campaña.
- Garantizar las comunicaciones entre el CECOP/CECOPI, el PMA si estuviera activado, y los diversos centros operativos (CECOPAL, PMP Aeropuerto, Salvamento Marítimo, etc.) y establecer sistemas complementarios alternativos de comunicaciones, donde sea necesario.
- Colaborar con el resto de Grupos en la elaboración y verificación del listado de víctimas y afectados.
- Informar a la Dirección del Plan Especial, a través del Director/a del PMA, de los resultados de las gestiones y tareas realizadas.

La composición del Grupo Logístico está formada por:

- Los servicios logísticos del Gobierno Vasco, junto con personal de la Dirección competente en materia de Emergencias y Protección Civil.
- Servicios logísticos de las Diputaciones Forales, Ayuntamientos y otras Administraciones que resulten necesarias para la gestión del incidente.
- ERIE Cruz Roja. Asociación DYA.
- AENA / Aeropuertos del País Vasco / Entidad gestora de la instalación aeroportuaria y servicios logísticos y de mantenimiento de las instalaciones aeroportuarias afectadas (operadores de la infraestructura).

- Compañía/s aérea/s implicada/s y empresas de servicios Handling.
- Organismos y entidades públicas y/o privadas, que resulten necesarias para la gestión del incidente.

3.7.5 Grupo de Apoyo Técnico

Este grupo es un órgano instrumental a disposición de la Dirección del Plan cuyo fin es asesorar técnicamente sobre las medidas correctoras y de reparación necesarias para hacer frente a determinados tipos de riesgos, controlar la causa que los produce o aminorar sus consecuencias, así como para la rehabilitación de los servicios esenciales afectados.

A tal fin, le corresponden las siguientes actuaciones:

- a. Proponer medidas de carácter corrector (de ingeniería civil o de otro tipo), necesarias para hacer frente, controlar o aminorar las consecuencias de determinados tipos de riesgos, así como para la rehabilitación de los servicios esenciales.
- b. Evaluar los equipos especiales de trabajo y equipamiento necesarios para la aplicación de estas medidas.
- c. Efectuar el seguimiento técnico de la emergencia y de sus acciones.
- d. Informar a la Dirección del Plan de los resultados obtenidos y de las necesidades que en esta temática se presenten en la evolución de la emergencia.

El Grupo de Apoyo Técnico está compuesto por personal de la Dirección de Atención de Emergencias y Protección Civil, personal técnico

procedente de AENA, AESA, SASEMAR y otras Administraciones, así como entidades públicas o privadas que se puedan requerir.

3.8. INTERVENCIÓN JUDICIAL, MEDICINA LEGAL Y FORENSE Y POLICÍA CIENTÍFICA

Tal y como se prevé en el capítulo II del Decreto Legislativo 1/2017, de 27 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de Gestión de Emergencias, se elabora un Protocolo de Identificación en sucesos con Víctimas múltiples, con el fin de regular la actuación sectorial multidisciplinar en el caso de catástrofes con víctimas mortales y para que sea integrado en el Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi o en cualquier otro Plan Especial de la comunidad que lo requiera.

Del mismo modo, la Ley 15/2012, de 28 de junio, de Ordenación del Sistema de Seguridad Pública de Euskadi, establece en su artículo 62.3 que los protocolos y procedimientos organizativos que se desarrollen para la cooperación y actuación conjunta de las actuaciones médico-forenses y de policía científica en caso de víctimas múltiples se integrarán en los planes de protección civil previstos para tales supuestos.

Se ha desarrollado un protocolo de actuación médico-forense y de policía científica en sucesos con víctimas múltiples que supone el establecimiento de un procedimiento técnico organizativo, que tiene por finalidad la adecuada cooperación entre los profesionales de los Departamentos de Trabajo y Justicia y de Seguridad, en la actuación conjunta en sucesos con víctimas múltiples. Se denomina Protocolo de Actuación judicial en supuestos de Grandes Catástrofes y es aprobado por primera vez por el Pleno del Consejo General del Poder judicial en su reunión del día 23 de noviembre de 2011 (Acuerdo núm. 24). En dicho protocolo, el órgano judicial llamado legalmente a intervenir desde el primer momento, es el juzgado de Guardia, determinado en el artículo 14.2º de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, cuya actuación está encaminada, como no puede ser de otra forma, a cumplimentar lo establecido en los preceptos

de la leyes procesales que contemplan su actuación, que ha de ir encaminada, por un lado, a la atención a la situación de las víctimas y por otro, la adopción de las diligencias instructoras previstas en la ley, referidas con carácter general, a la comprobación del delito y averiguación del delincuente. Esa instrucción sumarial, en los supuestos de eventos catastróficos, puede hacer necesario un reforzamiento de los medios habituales con que cuenta la autoridad judicial que, ante la magnitud de los hechos, es indudable que pueden revelarse como insuficientes para una adecuada prestación del servicio. A ello se une que van a converger en el escenario del siniestro diversas autoridades y sus agentes, cada una en cumplimiento de la función que tienen atribuida legalmente, siendo imprescindible una eficaz coordinación.

Dentro de este Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas la actuación del grupo de intervención judicial, medicina legal y forense y policía científica se lleva a cabo de acuerdo a éste “Protocolo de identificación de n sucesos de múltiples víctimas”. Las tareas a realizar serán llevadas a cabo por equipos tanto de Policía Científica como de Médicos Forenses bajo la dirección del Juzgado de Guardia competente para instruir la causa judicial a que diera lugar y entre otra serán:

- Comprobar el suceso por parte del cuerpo de seguridad que tenga atribuida la competencia territorial y comunicación a la autoridad judicial competente.
- Acordonamiento de la zona e implantación de servicios de seguridad.
- Establecimiento de mando conjunto de responsables de médicos forenses y policía científica integrándose en el PMA
- Una vez finalizadas las tareas de rescate, el área del desastre quedará libre de cualquier persona ajena a las labores de levantamiento de cadáveres e identificación o de investigación policial, de tal manera que no se tocará ningún cadáver, ni se recogerá ni moverá ningún tipo de efecto personal, preservando la zona tal y como quede.
- La inspección ocular técnico-policial e inspección médico forense.

- El levantamiento de cadáver y/o restos humanos
- El levantamiento de objetos,
- Actuaciones que se llevarán a cabo para la identificación de las víctimas y determinación de las causas y circunstancias de la muerte.
- Establecimiento de las distintas áreas de trabajo: área de depósito de cadáveres, restos humanos y objetos, área de identificación, área de autopsia, área de restos humanos,...
- Obtención de datos antemortem.

La estructura y composición estará formada por:

- Juzgado de Guardia competente
- Instituto Vasco de Medicina Legal
- Policía Científica de la Ertzaintza

3.9. PROGRAMA DE ASISTENCIA PSICOSOCIAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 8, del Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, se desarrolla el **Protocolo de Coordinación para la Asistencia a la Víctimas de Accidentes de Aviación Civil y sus Familiares**, aprobado por Resolución de 14 de mayo de 2014, en el que se contempla los mecanismos de colaboración entre la Administración del Estado y los Organismos autonómicos de protección civil, incluida la información sobre los accidentes de la aviación general o deportiva, con las compañías aéreas y con los gestores aeroportuarios.

Dicho decreto crea la figura de la **Persona de Contacto (PECO)**, como elemento clave en la prestación de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares.

Del mismo modo, el Plan de Protección Civil de Euskadi (LABI), prevé en su Capítulo 5, el desarrollo de los Programas de Actuación Sectorial como mecanismos organizativos, cuya misión es regular las

características parciales, circunstancias concretas o aportaciones de medios y recursos, que complementen a los distintos Planes de Emergencia de la CAE.

En la CAE se dispone del Programa de Asistencia Psicosocial, como Programa de Actuación Sectorial de apoyo a cualquier Plan de Emergencia Territorial o Especial de la CAE activado para la asistencia a víctimas y sus familiares.

Este programa dispondrá de su propio coordinador, el cual forma parte del equipo PECO y será activado por la Dirección de este Plan. Esta figura estará en permanente comunicación con el Puesto de Mando Avanzado y trabajará bajo la dependencia y supervisión de la Dirección del Plan.

3.9.1 Persona de Contacto

Tal y como se ha indicado, el artículo 7 del citado Real Decreto 632/2013, crea la figura de la **Persona de Contacto (PECO)**, como elemento clave en la prestación de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares y en la coordinación con la organización de este Plan Especial.

La eficacia en la intervención de emergencia, la complejidad de las distintas acciones a desempeñar y la rapidez en la respuesta, obliga a designar previamente a dicha Persona de Contacto (PECO) y otras personas de la organización prevista, para la atención a las víctimas y sus familiares.

Corresponde efectuar dicha designación a la Comunidad Autónoma y a la Administración General del Estado.

Son funciones de la Persona de Contacto:

- a. Informar a las víctimas y a sus familiares, así como, en su caso, al representante designado por el pasajero para la eventualidad de un accidente, sobre las diversas cuestiones relacionadas con éste, entre otras:
 - La identificación de las personas a bordo, pasaje y tripulación.
 - El alcance de la asistencia a disponer a las víctimas y a sus familiares.
 - Los derechos conexos que les asistan en virtud de la normativa aeronáutica de aplicación.
 - El estado y localización de las víctimas heridas, y en el caso de las víctimas mortales, la información que pueda facilitarse, teniendo en cuenta el avance de los trabajos de los Institutos de Medicina Legal y los Equipos de Identificación de Víctimas de Grandes Catástrofes de la Policía científica.
 - Información sobre la recuperación de objetos personales de las víctimas.
 - Necesidades legales y funerarias que puede suponer el accidente.
- b. Facilitar la lista de personas a bordo, recibida de la compañía aérea, al «Call Center», al responsable de los equipos de identificación de víctimas de la Policía Científica designada, al responsable de los equipos Médicos Forenses y al responsable del Grupo Sanitario actuante. También remitirá la misma lista al Comité Estatal de Apoyo (CEA), a la Oficina de Asistencia a Víctimas de accidentes aéreos (OAV), del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana y, en el supuesto de la existencia de personas a bordo de otras nacionalidades y no estar activado el referido Comité, al órgano competente del Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, a los efectos que procedan.
- c. Facilitar la coordinación de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad competentes y las compañías aéreas para la localización de los

familiares de las víctimas, que no se hayan personado en el Centro de Atención a Víctimas o Familiares o identificado ante el Call Center, y facilitarles la información y asistencia precisa durante la emergencia.

- d. Coordinar sus actuaciones con las que han de desempeñarse en las áreas de asistencia a familiares y obtención de datos «ante mortem», establecidas según lo dispuesto en el artículo 24 del Real Decreto 32/2009, del 16 de enero, de Víctimas de grandes catástrofes.
- e. Actuar como enlace entre el operador de la aeronave siniestrada y los familiares.
- f. Coordinar, con los responsables designados por otros Estados, para atender a las víctimas y sus familiares, de dicha nacionalidad.
- g. Poner a disposición de las víctimas y familiares el folleto informativo y el dossier sobre legislación aeronáutica aplicable, a que se refiere el Real Decreto 632/2013.
- h. Recabar el apoyo y colaboración que precise, tanto de la Administración del Estado, como del Gobierno Vasco u otras Autonomías implicadas, Diputaciones Forales o Ayuntamientos, según se prevé en el artículo 5 del Real Decreto 632/2013, 2 de agosto, como del Comité Estatal de Apoyo a que hace referencia el mismo.
- i. Orientar a las familias y supervivientes sobre acciones posteriores que se realizarán en la OAV y del proceso de transferencia que habrá entre la Persona de Contacto y la OAV.

- j. Contactar con otros organismos de la Administración pública, para derivar posibles necesidades de los afectados (tramitación administrativa, psicológicas, sociales, sanitarias, etc.).
- k. Facilitar la respuesta a las distintas necesidades que pudieran surgir de forma específica en un accidente, como el reagrupamiento familiar, necesidades concretas de tipo médico, como medicación específica, de tipo psicológico, etc.
- l. Participar en los simulacros a que se refiere el artículo 19 del Real Decreto 632/2013, 2 de agosto.
- m. En caso de que el accidente se produzca fuera del ámbito aeroportuario, establecer la comunicación oportuna con cada uno de los responsables de los gestores aeroportuarios, en los aeropuertos de salida, llegada y puntos de escala, que el vuelo hubiera realizado o tuviera previsto.
- n. Garantizar la asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad.
- o. Todas aquellas que, para el eficaz desarrollo de las anteriores, le atribuya la legislación vigente.

La Persona de Contacto debe contar con la capacitación adecuada en atención de emergencias, con el perfil y la experiencia que se establece en el Anexo II del Protocolo de Coordinación, debiendo participar en cuantos simulacros se desarrollen y sean de su competencia, dentro de su ámbito territorial.

3.9.2 Operador aéreo

Las Compañías Aéreas u Operador Aéreo, con licencia de explotación española, dispondrán de un Plan de Asistencia a las Víctimas de

Accidentes Aéreos y sus Familiares, a cargo de un Responsable de la entidad, que se pondrá en contacto con la Persona de Contacto (PECO), con quien colaborará en todo lo que se le solicite.

Las funciones que desarrollará el Operador Aéreo:

- Nombrar a un Responsable de la compañía, al que le atribuirá capacidad suficiente para la aplicación de las medidas de su Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes y sus Familiares que, en situación de emergencia, se pondrá a disposición de la Persona de Contacto.
- Facilitar a la Persona de Contacto, la lista de Pasajeros y de productos peligrosos a bordo.
- Proponer a la Dirección de este Plan Especial la localización del CAF, y habilitar el mismo de acuerdo con las especificaciones citadas en el punto anterior.
- Activar un Call Center de Localización y Atención a Familiares, que deberá cumplir las siguientes especificaciones:
 - a. Dispondrá de personal formado en atención de catástrofes y garantizará la protección de los datos y la intimidad de las personas involucradas.
 - b. El operador aéreo, pondrá a disposición de este centro telefónico una lista preliminar de pasajeros, a los únicos efectos de:
 - Identificación de familiares.
 - Contrastar la información facilitada por los interesados telefónicamente, con la lista de pasajeros, a través de sus sistemas match-no match, y poder confirmar posteriormente esa información a los familiares que superen el contraste de datos.
 - El Call Center nunca facilitará información sobre el estado de los heridos.

- Informará a los familiares de los pasajeros cómo dirigirse al CAF.
 - Facilitará la asistencia de transporte y alojamiento por la compañía conforme a lo establecido en este protocolo y las previsiones de su plan de asistencia.
- c. El Call Center, o través del Responsable de la compañía, o conforme a sus instrucciones, remitirá con la mayor inmediatez posible a la Persona de Contacto, las familias identificadas con toda la información precisa de su situación.
- Facilitar al Gabinete de Información de este Plan Especial, el número de vuelo, origen, puntos de escala y destino final y el teléfono gratuito de ámbito nacional para contactar con el Call Center.
 - Comunicar a los Representantes de Asistencia de los aeropuertos involucrados, la activación de sus instalaciones como puntos para atender a las familias que se personen buscando información.
 - Informar a la Persona de Contacto del resultado de la actividad en el Call Center, situación de las familias, el modo en que resuelve su transporte al CAF y el alojamiento en sus inmediaciones, así como cualquier información de interés sobre el accidente y la situación de emergencia generada.
 - Proceder al depósito, limpieza y devolución de efectos personales, una vez la autoridad judicial autorice su devolución. En caso de que algún representante familiar haya autorizado la destrucción de los mismos, también la llevará a cabo.
 - Participar activamente, en la organización y realización de conmemoraciones, ofrendas, recordatorios y actos de aniversario.
 - Facilitar la visita al lugar del accidente proporcionando transporte, y desplazamiento colectivo.

Este Call Center de la compañía área se integrará y estará coordinado por el Call Center gestionado por la Administración competente en materia de protección civil y Emergencias de la Comunidad Autónoma (existirá un número 900).

Las llamadas recibidas en el Call Center habilitado por la compañía aérea, en un breve espacio de tiempo serán redirigidas a un número que activará el Director del Plan de la Emergencia o la persona designada por él si la emergencia lo requiriese, un número 900, teléfono al que deberán llamar familiares y allegados de las personas afectadas en el incidente.

Así, a las llamadas que se recojan en el Centro de Coordinación de Emergencias en el 112 y las que se reciban través del Call Center habilitado por el aeropuerto, se les indicará que llamen al número 900 establecido a fin de que todas las comunicaciones en relación al suceso se redirijan a este número y poder facilitar al PECO las filiaciones y la agrupación familiar en el CAF

3.9.3 Centro de Atención a Víctimas y Familiares (CAF)

Dado que en caso de accidente de compañía aérea es previsible un alto número de pasajeros a bordo, además de los familiares en origen y destino, habrá que prever constituir el Centro de Atención a Familiares (CAF).

4. OPERATIVIDAD

La operatividad del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE reúne el conjunto de acciones, procedimientos y medidas aplicadas en tiempo y lugar oportuno para la consecución de los objetivos del Plan.

Implica una articulación flexible de estas acciones y estrategias, conforme a la gravedad de las emergencias aeronáuticas, que se traduce en la puesta en marcha o activación de las distintas estructuras operativas y organizativas que se prevén en el presente capítulo.

4.1. ACCIONES OPERATIVAS

Las acciones operativas que contempla el Plan serán llevadas a cabo por todos los recursos y miembros de la organización y estructura del mismo, referidos en el capítulo 4, desde su activación hasta el final de la emergencia y normalización. Básicamente se concretan en los siguientes aspectos:

4.1.1. Sistemas de Detección de la emergencia, Alerta o Alarma

El Servicio de Tránsito Aéreo y los centros de coordinación de operaciones de los aeropuertos, disponen de tecnología que permite el seguimiento de las aeronaves en ruta y en las cercanías de las instalaciones aeronáuticas.

Estos recursos tecnológicos son los que hacen posible una detección inmediata de la emergencia o situación de riesgo y permiten realizar

los avisos a la mayor brevedad posible. La inmediatez es un factor importante para poder alertar a los grupos operativos y disminuir al máximo el tiempo de respuesta en caso de que el accidente se produzca.

Estos recursos pueden ser adscritos al Plan Especial, en los términos previstos en el LABI, como instrumentos de apoyo en la operatividad de aeronaves de emergencia, post-emergencia y/o plan de continuidad del aeropuerto.

4.1.2. Medidas para la protección de personas y bienes en emergencias aeronáuticas

Se consideran medidas de protección los procedimientos, actuaciones y medios previstos en el presente Plan Especial, con el fin de evitar o atenuar las consecuencias de la emergencia o su afectación a terceros, inmediatas o diferidas, para la población y el personal interviniente en las zonas afectadas, garantizándose una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad, así como para los bienes y los servicios básicos de la comunidad.

4.1.2.1. Protección a la población

Las medidas de protección para la población se concretan en la preparación previa de la misma, mediante información sobre medidas de autoprotección, o bien, su aviso o puesta en marcha, en caso de que preventivamente se decida el confinamiento o evacuación, ante una posible evolución negativa de la emergencia.

Las acciones anteriores tienen carácter inmediato y podrán ser llevadas a cabo, en primera instancia, con los recursos locales, es decir, ubicados en el municipio afectado o próximos al mismo, apoyados por un primer nivel de recursos externos. En este sentido, los Planes de Actuación Local, indicados en el capítulo 5, deberán contener las medidas a adoptar en tales supuestos.

Los procedimientos de información deberán tener los formatos adecuados y los mecanismos necesarios para que sean accesibles y comprensibles para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

Las medidas de protección a la población que contempla este Plan Especial son las siguientes:

- Control de accesos y mantenimiento del orden en áreas afectadas.
- Medidas de autoprotección personal: son aquellas medidas sencillas que pueden ser llevadas a cabo por la propia población, tales como permanecer alejadas de la zona de intervención, no tocar ningún resto material del accidente o protegerse en sus casas ante emisiones tóxicas del accidente.
- Evacuación: consiste en el desplazamiento inmediato, de la población que se encuentra en la zona de mayor riesgo, hacia zonas alejadas de la misma.
- Confinamiento: esta medida consiste en el refugio de la población en sus propios domicilios, recintos o habitáculos próximos en el momento de anunciararse la adopción de la medida.
- Asistencia sanitaria: Primaria y urgente a las víctimas del accidente, así como de gestión temprana de cadáveres y/o restos humanos.
- Abastecimiento y control sanitario de alimentos y agua, en caso de afección a los mismos consecuencia del accidente.

En las instalaciones aeronáuticas, las medidas de protección básicas vendrán definidas en sus Planes de Autoprotección y estarán condicionadas principalmente por la ubicación del origen de la emergencia:

- Cuando la emergencia tiene origen externo, la medida de protección recomendada, en general, para la población que se encuentre en todas las dependencias, es el confinamiento.
- Sólo cuando la emergencia sea de origen interno y para las dependencias directamente afectadas, la medida general recomendada

será la evacuación hasta otra dependencia segura (sector de incendio, zonas de seguridad, etc...) o hasta espacio exterior seguro.

4.1.2.2.Medidas de Auxilio y Socorro.

Las medidas de auxilio y socorro están dirigidas a la población directamente afectada por la emergencia y con grave riesgo para su integridad. Son medidas de aplicación inminente y los recursos y medios necesarios para llevarlas a cabo son de movilización automática e inmediata, entre ellas están:

- Búsqueda, rescate y salvamento.
- Evacuación en zonas afectadas por la emergencia
- Asistencia sanitaria de urgencia y primeros auxilios.
- Clasificación, control y evacuación de damnificados para asistencia sanitaria y social.
- Albergue y abastecimiento de emergencia.

En todo caso se debe garantizar una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad, contemplando, si fuese necesario, medidas y recursos específicos que garanticen la accesibilidad universal.

4.1.2.3.Protección de infraestructuras y bienes

Incluye todas aquellas medidas de protección contempladas en los Planes de Autoprotección de aquellas infraestructuras, industrias y centros, ya afectados por la emergencia o potencialmente expuestos a la misma.

Básicamente se aplicarán medidas protectoras y reparadoras a los bienes esenciales y servicios básicos de la comunidad, a bienes de interés cultural y a aquellas infraestructuras cuyo daño genere riesgo asociado.

4.1.2.4. Control y neutralización de la emergencia

Se trata de todas las acciones que se desarrollan para contener y minimizar las consecuencias de la emergencia, llevando a cabo distintas actuaciones, desde cada especialidad:

Rescate y salvamento

En función del escenario del accidente (tierra, mar) o de la dificultad en la intervención (montaña), se determinarán los Servicios de intervención más adecuados, que desarrollarán acciones de:

- Búsqueda de víctimas desaparecidas.
- Desencarcelamiento de atrapados.
- Primeros auxilios y evacuación a la zona de atención sanitaria.

Extinción de Incendios

Abarca el conjunto de procedimientos, preventivos y de actuación inmediata, ante la presencia del riesgo de incendio, bien por el propio accidente, por la afección a construcciones, por la presencia de mm.pp. o por efecto dominó en zona forestal, en el escenario de la emergencia.

Estabilización de estructuras

Son acciones a llevar a cabo, ante la afección del accidente a distintas estructuras de ingeniería civil (viaductos, puentes, pasarelas,...) o edificación residencial o industrial afectada por el impacto.

Control de accesos

El control de accesos es una medida de protección que tiene como objetivo controlar las entradas y salidas, de personas y vehículos, en el área de operaciones, así como garantizar la seguridad de las víctimas y sus objetos personales, como la calidad asistencial, permitiendo:

- Facilitar la entrada y salida de los Grupos de Acción autorizados, en la Zona de Operaciones del accidente o instalación aeroportuaria.
- Establecer el control del tráfico y disposición de los vehículos de los diferentes grupos.
- Evitar daños mayores a las personas y vehículos.

La aplicación de esta medida, que implica el desvío y control del tráfico en la zona exterior, es responsabilidad del Grupo de Seguridad.

Para las emergencias dentro de los recintos aeroportuarios o sus zonas de planificación, el establecimiento de los lugares exactos, donde se llevarán a cabo los controles, y quién los hará, quedará predeterminado por el Grupo de Seguridad.

4.1.3. Avisos e Información a la población

Con independencia de las campañas de divulgación e información a la población, que se realicen sobre el riesgo de emergencia aeronáutica, previstas en la Implantación de este Plan, la operatividad de éste contempla como acción prioritaria en la gestión de las emergencias, los avisos a la población. Estos avisos e información, mediante mensaje de aviso, alerta, alarma o, recomendaciones a seguir, constituyen una medida fundamental de protección a la población, evitando la desprotección que implica la falta de una información veraz y completa.

La información que se transmita a la población emanará, en todo caso, de la Dirección del Plan, que tras elaborar y cribar la información de los Grupos de Acción y de la emergencia en general, mediante su Consejo Asesor, emitirá los mensajes a difundir por el Gabinete de Información.

Estos sistemas de avisos, tienen por finalidad alertar a la población e informarla sobre la actuación más conveniente en cada caso y sobre la aplicación de las principales acciones de protección que debe adoptar:

medidas de autoprotección, confinamiento, alejamiento, evacuación, etc.

Estos procedimientos de información y comunicación deben ser los necesarios para resolver las necesidades de las personas con discapacidad y así garantizar una asistencia eficaz, contemplando medidas y recursos específicos que garanticen la accesibilidad universal. Los avisos e información deberán tener los formatos adecuados y los mecanismos necesarios para que sean accesibles y comprensibles para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

Los sistemas de avisos a la población que contempla el Plan son:

a. Avisos directos previstos en los Planes de Actuación Local

Se realizan normalmente por megafonía local, fija y/o móvil a través de la Policía local y resto de los servicios del grupo de intervención. Estos avisos permiten informar directamente a la población sobre las medidas de protección de aplicación más inminentes (alejamiento, evacuación, confinamiento, etc.).

b. Avisos a través de Internet y redes sociales

Se realizan a través de Internet y las redes sociales, tales como twitter.

c. Avisos a través de los medios de comunicación social

Como ya se ha indicado, los mensajes a difundir son facilitados a los medios de comunicación social por el Gabinete de Prensa. Estos medios son entidades colaboradoras del Director del Plan que, de conformidad con la legislación de Protección Civil, tienen la obligación de colaborar en la difusión de los mencionados mensajes.

En este sentido, la ley de Gestión de Emergencias promueve los procedimientos, convenios o acuerdos con las principales sociedades

concesionarias de televisión y radiodifusión, lo que garantiza la mayor difusión de los mensajes y avisos a la población, en situaciones de emergencia.

De estos medios (radio, televisión) se informará a la población a través de las campañas de divulgación previstas en la implantación.

d. Información a través de otros Organismos e Instituciones

Los diferentes Organismos e Instituciones remitirán a través de sus canales de comunicación la información emanada de la Dirección del Plan, a través de su Gabinete de Información.

4.1.4. Procedimiento de asistencia a víctimas y familiares

Tal y como se ha indicado en el apartado 3.9, en la Comunidad Autónoma de Euskadi se cuenta con el Programa de actuación psicosocial para la asistencia a víctimas y familiares de emergencias con múltiples víctimas y que se podrá activar por el titular de este Plan de Emergencias Aeronáuticas para el desarrollo de dichas funciones.

Este programa tiene su sentido en la necesidad de establecer o potenciar un núcleo especializado, estable y escalable, incrustado en un entramado organizativo y de recursos existentes que tiene un funcionamiento continuo.

Cuando la tarea informativa se dirija a víctimas o familiares de víctimas con discapacidad, se realizará con las adaptaciones necesarias y, en su caso, con ayuda de personal especializado.

La intervención del Equipo Psicosocial tiene lugar durante las primeras horas desde que sucede el incidente hasta que finaliza la fase de impacto, la cual podría cuantificarse en una cifra aproximada de 72 horas, dependiendo de las características concretas de la situación.

El responsable del Programa será el Coordinador psicosocial que formara parte de equipo PECO (persona de Contacto) y dependiendo de este coordinador existen 3 módulos diferenciados en cuanto a su composición y coordinados de forma independiente, de modo que cada uno tiene su propia persona responsable, sus propios recursos humanos y materiales y su organización interna para cubrir los relevos de trabajo necesarios mientras dure la emergencia. Estos módulos se activarán escalonadamente en función de las necesidades de la emergencia. Los mismos actúan como unidades organizadas, con la formación, experiencia y medios materiales pertinentes para realizar la atención psicológica y social en la emergencia, de forma coordinada y de acuerdo con las funciones que tienen encomendadas.

Estos tres módulos son:

- Módulo de Gestión administrativa:
Módulo intermedio entre familiares de víctimas y entidades competentes.
- Módulo Gestor de la atención psicológica y la atención social:
Se encarga de facilitar el traslado de las personas heridas leves e ilesas y de los familiares y allegados a los espacios destinados para su atención. Se encargará de valorar las necesidades emocionales de los afectados y aplicarán los Primeros Auxilios Psicológicos (PAPs), así como facilitar acceso a los recursos de ayuda. Tendrá tareas de reagrupamiento familiar, coordinación y mediación entre afectados y servicios, así como trasmisión de información a los afectados, entre otras.
- Módulo Gestor de necesidades logísticas:
Se encarga de gestionar las necesidades materiales que detecten los otros dos módulos, realizando tareas de provisión de prestaciones tanto materiales como humanas.

El desarrollo pormenorizado y completo de los procedimientos de atención a víctimas y familiares está incluido en el Programa de Asistencia Psicosocial de la CAE.

Se cuenta además, con varios procedimientos relativos a la atención de víctimas y familiares:

- > PTO-SOS-014 Procedimiento de tratamiento de llamadas al 112 para atención a víctimas y familiares por emergencias en otros países
- > PTO-SOS-036 Procedimiento de Solicitud de aviso / activación de la Persona de Contacto (PeCo) para atención víctimas y familiares por accidentes de aviación civil.
- > PTO-SOS-057 Procedimiento de identificación en sucesos con víctimas múltiples.
- > PTO-SOS-066 Atención psicosocial a víctimas y familiares en IMV.

4.2. SITUACIONES OPERATIVAS EN EMERGENCIA

La operatividad del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas requiere de un conjunto de estrategias y medidas, planificadas previamente, que permitan su puesta en marcha, dependiendo del ámbito y gravedad de la emergencia. Por consiguiente, implica una actuación flexible del Plan en relación a la naturaleza, tiempo y lugar donde deba ser aplicado, para lo cual se han de considerar diversos niveles de actuación en función de la situación y las fases de la emergencia.

Por otra parte, pueden presentarse situaciones en las que, si bien no es necesaria la activación del Plan, sí requieren su atención por parte de la estructura ordinaria presente en la Comunidad Autónoma de Euskadi, que a estos efectos se realiza mediante las Tácticas Operativas.

4.2.1. Tácticas Operativas

La gestión de las Alertas y emergencias no graves, que este riesgo pueda generar, se gestionará, según se necesidad, a través de la activación del Plan de Autoprotección de la instalación aeronáutica y de la Táctica operativa correspondiente.

Las Tácticas Operativas del SVAE son los protocolos de actuación que la Ley de Gestión de Emergencias de la CAE contempla en su capítulo IV sobre la **gestión de las emergencias no calamitosas**.

Los supuestos accidentales tipificados en este Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, susceptibles de desarrollar Táctica Operativa como actuación previa a la posible activación del presente Plan Especial, se relacionan, con la denominación de su Táctica correspondiente, en el cuadro adjunto.

Cada una de estas Tácticas Operativas es un plan sinóptico en el que se recogen los diferentes factores condicionantes del incidente y su situación. En función de estos factores queda preestablecida la actuación de un conjunto de servicios (grupos de acción del Plan Especial) o su preaviso, así como los avisos a las personas y/o Instituciones implicadas con el supuesto accidental al que la Táctica pretende dar respuesta (Publicadas en Orden de 1 de agosto de 2001, del Consejero de Interior, por la que se aprueban las tácticas operativas del Sistema Vasco de Atención de Emergencias y se crea el Servicio de Intervención Coordinadora de Emergencias, BOPV número 178 de 13/09/2001, y posteriores actualizaciones siendo la última la Orden de 20 de noviembre de 2018).

Supuesto incidental	Táctica Operativa
Accidente de aeronave fuera del Aeropuerto.	TXORI 1
Accidente de aeronave en el Aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.	TXORIA
Accidente de aeronave en el Aeropuerto de Bilbao.	TXORIB
Accidente de aeronave en el Aeropuerto de San Sebastián-Donostia.	TXORIG
Incidente con múltiples víctimas	IMV
Incidentes Extraordinarios Violentos	IEV

Del mismo modo, se cuenta con procedimientos de Actuación para emergencias que involucran aeronaves en cada uno de los aeropuertos de la CAE, cuyo contenido se adjunta en el anexo I:

- > PTO-SOS-024: Procedimientos de actuación para emergencias que involucran aeronaves en el aeropuerto de Vitoria-Gasteiz.
- > PTO-SOS-031: Procedimientos de actuación para emergencias que involucran aeronaves en el aeropuerto de Donostia /San Sebastián.
- > PTO-SOS-032: Procedimientos de actuación para emergencias que involucran aeronaves en el aeropuerto de Bilbao.

4.2.2. Definición de Fases y Situaciones operativas

Este Plan Especial prevé las siguientes Fases y Situaciones, en función de la tipología del incidente/accidente, riesgo y/o gravedad del mismo, ámbito territorial afectado o suficiencia de medios de atención a la emergencia que, de forma secuenciada, activará los siguientes procedimientos:

4.2.2.1. Fase de Alerta

Responde a escenarios en los que existe previsión de posible emergencia, no manifestada todavía, pero que dadas las circunstancias y en caso de una evolución desfavorable, es posible su desencadenamiento.

Puede hacer referencia a situaciones de amenaza o pendientes de confirmar pero que, tras una primera valoración de los expertos, se confirme la veracidad de la misma.

Los escenarios pueden ser los siguientes:

- Incidente donde los Servicios de Tránsito Aéreo detectan anomalías en la navegación aérea o constatan la desaparición de aeronaves en vuelo, existiendo la posibilidad real de accidente y lo ponen en conocimiento del Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi

(SOS-Deiak), activándose las diversas Alertas SAR, cuyo contenido se adjunta en Anexo II.

- Emergencia en un aeropuerto, inicialmente ordinaria, que precisa los recursos del SVAE para la atención de la misma en cualquiera de sus instalaciones, pero cuya magnitud no activa todavía este Plan Especial en fase de emergencia.
- Comunicación donde se reciba información, de que pueda ponerse en peligro o ya se haya puesto en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo, por cualquier causa.
- Incidente que active protocolo de Salud Pública internacional, con posible afección al pasaje de una aeronave en vuelo que prevea aterrizar en cualquiera de los aeropuertos de la CAE.
- Cualquier llamada de la ciudadanía al Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi (SOS-Deiak) que hace referencia a signos de accidente aeronáutico.

4.2.2.2. Fase de Emergencia

En este escenario ya se han producido daños o incidentes que precisan de la intervención de servicios integrados en el SVAE. Esta intervención va más allá del simple seguimiento de la situación, haciéndose precisas intervenciones directas para la gestión de la situación.

También quedan incluidos en esta fase aquellos escenarios en que la gravedad de las previsiones, hagan preciso la adopción de medidas extraordinarias, tales como la interrupción de servicios públicos, requisita de medios, privación de derechos, etc. Todo ello, aunque aún no se hayan producido daños o incidentes.

Esta Fase se subdivide en las siguientes Situaciones:

SITUACIÓN 0 O PREEMERGENCIA

La Situación 0 se refiere a situaciones, inicialmente controlables por los operativos de una instalación aeronáutica o por el SVAE ordinario. En accidentes fuera de instalaciones aeroportuarias, la Situación 0 se corresponderá a escenarios sin gran afectación a personas, o con daños materiales leves, controlables por los operativos ordinarios de emergencia, en un tiempo breve de respuesta y, en todo caso, mediante respuesta local.

El Plan Especial realiza funciones de seguimiento y evaluación garantizando, en su caso, a las Direcciones de Planes de Autoprotección y Planes Locales, la prestación de los apoyos correspondientes.

Esta situación de seguimiento y apoyo supone una interfase que permite la integración de los Planes de Autoprotección y Planes Locales, en el presente Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, caso de que la situación, al complicarse, lo requiriera.

Dentro de esta Situación 0 también se enmarcan escenarios de post-emergencia, que no son todavía lo suficientemente estables como para declarar el fin de la emergencia.

SITUACIÓN 1

Situación en la que la emergencia no ordinaria, debido a las dimensiones del impacto producido que, si bien se puede hacer frente con los medios y recursos ordinarios del SVAE, precisa de una Dirección y coordinación unificada, correspondiente a un Plan Especial.

SITUACIÓN 2

Son situaciones muy graves que afectan de forma intensa a la población, sus bienes o el medio ambiente, pudiendo existir in-

certidumbre sobre la evolución del episodio. Se hace precisa la intervención de gran parte de los recursos del Sistema Vasco de Atención de Emergencias y pudiera ser necesaria la colaboración de recursos externos.

SITUACIÓN 3

Situaciones en las que esté presente el interés supraautonómico, conforme a lo previsto en la Norma Básica de Protección Civil.

4.2.2.3. Fase de Recuperación o Post-Emergencia

En esta fase la emergencia ha sido dada por finalizada sin que existan significativas posibilidades de su reactivación.

Corresponde a esta fase los trabajos de atención a las víctimas, realojo de las mismas, apoyo psicológico, atención sanitaria, etc. tal y como se ha establecido en el Programa de atención psicosocial (punto 4.1.4). Trabajos que deben haber comenzado desde los primeros momentos de la emergencia, si bien en esta fase se afrontan una vez controlado el foco de la misma y reducido significativamente el riesgo, teniendo una duración aproximada no superior a las 72 horas.

Esta fase queda implícitamente activada en el momento en el que se desactiva la fase de emergencia en cualquiera de sus situaciones.

En este momento, las autoridades competentes emprenderán las labores de recuperación necesarias en función de los daños producidos, prestando particular atención a las víctimas y afectados por la emergencia con el concurso de los servicios integrados en el Sistema Vasco de Atención de Emergencias. En dicha fase se realizarán igualmente labores de análisis crítico de lo acontecido, tanto en los aspectos relacionados con el análisis de riesgos como en lo referente a la gestión realizada de la emergencia.

4.2.3. Activación del Plan Especial

La activación es la acción de poner en marcha, por la autoridad competente, el presente Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE.

La activación del Plan, se producirá en aquellos casos en los que la situación resulte de tal gravedad, que requiera la puesta en marcha de la estructura de respuesta, total o parcial, contemplada en el citado Plan.

Toda activación de este Plan, deberá ser comunicada a la población a través de los medios establecidos en el Plan.

La flexibilidad que requiere la operatividad de este Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas hace necesario establecer modalidades en su aplicación en función de:

- a. Cada situación de emergencia contemplada.
- b. De la evolución del suceso.
- c. De la afectación concreta, que puede determinar la activación del Plan.

Todos los Grupos de Acción y, si está afectada la instalación aeronáutica, el personal de la instalación adscrito a su Plan de Autoprotección, actuarán coordinadamente, dirigidos por el/la directora/a del Plan Especial.

4.2.4. Modalidades de aplicación según la Fase o Situación de emergencia

4.2.4.1.Fase de Alerta

En esta fase se habrá activado la Táctica y/o Protocolo específico para el seguimiento de las condiciones que inducen a prever la eventualidad de que se manifieste una situación incidental grave.

Puede contemplar ocasionalmente la movilización de algunos medios y recursos operativos en función de las características de la situación, mediante la activación de la correspondiente Táctica Operativa.

Estas Tácticas, como se ha indicado anteriormente, trasmiten, en esta Fase de Alerta, avisos a los servicios oportunos y a los Grupos de Acción.

Genéricamente, la fase de alerta del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas implica:

- a. Seguimiento permanente de la situación, así como comunicación permanente con el/los aeropuerto/s y/o Torre/s de control...
- b. Comunicación de la información que pueda ser relevante, tanto a los servicios actuantes como a la población.
- c. En esta fase puede haber movimientos de acercamiento o de resituación de efectivos.
- d. Se procederá a la comprobación de los procedimientos, medios y recursos susceptibles de ser necesarios en la fase de emergencia, particularmente en aquellos escenarios poco frecuentes.

4.2.4.2.Fase de Emergencia

Declarada la emergencia aeronáutica y con arreglo a los criterios expresados anteriormente, en función de la situación de la gravedad de la misma, se pueden establecer las siguientes Situaciones de aplicación del Plan Especial:

SITUACIÓN 0 O PREEMERGENCIA

La Dirección operativa de la emergencia, dependiendo del ámbito en que se desarrolle la misma, podrá corresponder a:

- a. al Director del Plan de Actuación en Emergencias del PAU del aeropuerto, o
- b. al Técnico de la Dirección competente en materia de Emergencias y Protección Civil, o
- c. la Autoridad local o foral correspondiente...

...realizando el Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas funciones de seguimiento, evaluación y garantizando, en su caso, a las direcciones de los mencionados Planes, la prestación de los apoyos correspondientes, así como la plena integración en el presente Plan Especial de Emergencias si la situación lo requiriese.

Pueden movilizarse parte de los medios del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas para realizar funciones de apoyo, aviso a los grupos de acción o preparar medidas de protección.

Habitualmente, en esta situación se encontrarán siempre activadas las Tácticas Operativas acordes con la situación incidental, según se ha descrito.

En esta Situación puede realizarse un preaviso de convocatoria o convocatoria, si se estima oportuno, del Consejo Asesor.

Una vez controlado el riesgo, motivo de la emergencia y mientras se alcanza la normalidad previa a la situación incidental, el Plan realiza una función de seguimiento en previsión de una evolución

negativa. Este seguimiento se realiza, fundamentalmente, a través de los servicios del SVAE.

SITUACIÓN 1

La declaración de la Situación 1 corresponde a la Dirección del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, por propia iniciativa o a petición de la autoridad municipal o foral afectada o del Director de Plan de Actuación en Emergencias, del PAU del aeropuerto afectado.

Se declara esta Situación 1, cuando la emergencia requiere que el este Plan Especial realice funciones de dirección, coordinación e intervención para su control, asumiendo la dirección del presente Plan, la coordinación de todas las acciones.

Esta respuesta se materializa con la intervención de medios y recursos del SVAE, integrándose en el Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas los Planes inferiores que resulten afectados (PAU Aeropuertos, PMPC, Plan Foral de Emergencias u otros Planes activados).

SITUACIÓN 2

La declaración de la Situación 2 corresponde a la Dirección del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, por propia iniciativa o a petición de las autoridades municipales o forales o del Director de Plan de actuación en emergencias del PAU de la instalación.

En esta situación, corresponde a la misma Dirección del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas la dirección y coordinación de todas las acciones conforme a las previsiones del Plan.

En el caso de la emergencia sobrepase el ámbito aeronáutico, afectando a elementos vulnerables, se pueden aplicar medidas reparadoras referidas a la rehabilitación de servicios públicos esenciales, cuando la carencia de éstos constituya, por sí misma, una emergencia o perturbe el desarrollo de las operaciones.

Se declara la vuelta a la normalidad cuando los factores desencadenantes de la emergencia desaparecen, y sus consecuencias dejan de ser un peligro para las personas o bienes.

SITUACIÓN 3

Se declara la Situación 3 cuando esté presente el interés supraautonómico conforme a lo previsto en la Norma Básica de Protección Civil.

En esta situación, la Dirección del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, designará la autoridad que, junto a la correspondiente por parte de la Administración del Estado, constituyan el Comité de Dirección, recayendo en el representante estatal la Dirección, salvo delegación expresa.

La Dirección del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE, siguiendo las directrices del Comité de Dirección, conservará la coordinación de los medios propios y asignados contemplados en el Plan.

El CECOP se constituye en CECOPI.

4.2.4.3.Fase de Recuperación o Post-Emergencia

Esta fase queda implícitamente activada en el momento en el que se desactiva la fase de emergencia en cualquiera de sus situaciones.

En este momento, las autoridades competentes emprenderán las labores de recuperación necesarias en función de los daños producidos, prestando particular atención a las víctimas, familiares y afectados por la emergencia, con el concurso de los servicios integrados en el SVAE. Son trabajos que deben haber comenzado desde los primeros momentos de la emergencia, si bien, en esta fase se afrontan, una vez controlado el foco de la misma, y reducido significativamente el riesgo.

En esta fase se realizarán igualmente labores de análisis crítico de lo acontecido, tanto en los aspectos relacionados con el análisis de riesgos como en lo referente a la gestión realizada de la emergencia.

En esta fase podrá iniciarse la coordinación con la Oficina de Atención a Víctimas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana.

4.3. PROCEDIMIENTO OPERATIVO

La Dirección del Plan, al plantearse las acciones a ejecutar en cada una de las situaciones, analizará los distintos escenarios y consecuencias del suceso, para acercarse todo lo posible a la realidad, en su planteamiento operativo.

Esta concreción tiene como fin, mejorar sensiblemente la coordinación de las acciones, en el desarrollo de la operatividad, a la vez que es una forma de racionalizar las propias actuaciones.

En todo caso, el planeamiento operativo comprenderá,

- Evaluación de las consecuencias.
- Análisis del escenario.
- Los Puestos de Mando Avanzado que han de establecerse.
- La delimitación de la zona de operaciones, estableciendo las áreas de intervención, socorro y base.

- Las medidas de intervención, protección, socorro y reparadoras a adoptar.
- La determinación de los medios y recursos a emplear.

Determinadas estas operaciones, cada uno de los Grupos de Acción ajustará su actuación conforme a los procedimientos de actuación establecidos, expresados en el presente capítulo para cada una de las situaciones de emergencias aeronáuticas previstas y dentro del marco del mando unificado.

4.3.1 Operatividad en la Fase de Alerta

Por lo general, la Alerta por riesgo de emergencias aeronáuticas se declara desde el momento en que se recibe cualquier aviso de posibilidad de incidente.

Declarada la Fase de Alerta, el seguimiento de la evolución de la emergencia queda asegurado con la activación de la Táctica Operativa correspondiente, en caso de que fuera preciso, así como la constante comunicación con los aeropuertos y/o Torres de control.

4.3.2 Operatividad en la Fase de Emergencia

En esta fase está previsto que la organización funcional del Centro de Coordinación de Emergencias SOS-Deiak, varíe según la gravedad de la situación (0, 1, 2 o 3), y la cantidad y características de los recursos a movilizar.

Desde el momento que comienza la emergencia, la movilización de recursos se solapa con las actuaciones para efectuar el seguimiento de la evolución de la misma.

La operatividad de gestión de la emergencia cuando hay involucradas aeronaves se recoge en los procedimientos operativos de cada uno de los aeropuertos.

4.3.3. Operatividad en la Fase de Recuperación o Post-Emergencia

La operatividad en la fase de recuperación o post-emergencia, quedará circunscrita a la recuperación de la zona afectada, en las zonas de especial vulnerabilidad y, especialmente, a la atención de las víctimas y familiares, siguiendo el Programa de Asistencia Psicosocial.

En caso de ser necesario y en función de las disponibilidades operativas y técnicas de las respectivas compañías suministradoras, la Dirección del Plan establecerá las prioridades en la cadencia de reanudación de los suministros.

Con el fin de proporcionar la máxima información a la población afectada y en caso de ser necesario, se mantendrá informados a los municipios, a través de su Alcalde o Alcaldesa, de las actuaciones que desarrollen las distintas compañías suministradoras. Al mismo tiempo, se solicitará de los municipios afectados la información del estado del suministro de los diversos servicios básicos, con el propósito de canalizar la información de retorno a los responsables de la reanudación de los mismos.

4.4. NOTIFICACIONES

Es la acción de comunicar y transmitir la noticia de la previsión de ocurrencia de una emergencia, o la difusión a las autoridades oportunas, de la declaración de una de las situaciones de alerta o emergencia contempladas.

Además de las notificaciones a las autoridades afectadas o llamadas a intervenir, las distintas fases y situaciones deben ser comunicadas

a los ciudadanos, servicios e instituciones que pudieran verse afectados o cuya colaboración sea precisa en la gestión del incidente, debiendo ser la información accesible y comprensible para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

Todo ello, a fin de inducir un estado de atención y vigilancia sobre las circunstancias que provocan, o pueden provocar, la situación de riesgo, llevar a cabo las tareas de preparación con objeto de disminuir los tiempos de respuesta para una rápida intervención, mantenerse atento a la recepción de nuevas informaciones y tomar medidas de protección ante el riesgo o suceso catastrófico.

4.4.1. Autoridades destinatarias.

Fase de Alerta y Situación 0 o Preemergencia	La notificación se efectuará de acuerdo con el riesgo que la origine y su ámbito, siguiendo los protocolos que se disponen en el Centro de Coordinación de Emergencias SOS-Deiak. Se dará preaviso al consejo asesor ante la posible movilización del mismo.
Situación 1 en adelante	Notificación a Lehendakaritza, Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias (CENEM) de la DGPCE, Oficina de Atención a Víctimas, Delegación del Gobierno, Direcciones de los Planes Municipales o Forales implicados, y al resto de autoridades o servicios que proporcionen medios humanos o materiales al Plan Especial.

5. INTERFASE Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES

Se entiende por interfase el conjunto de procedimientos y medios comunes entre este Plan y otros Planes asociados (Planes de Autoprotección, Planes de Emergencia Exterior, Planes Municipales de Protección Civil o Planes Forales de Emergencia y otros), así como los criterios y canales de notificación entre las distintas entidades implicadas (instalación aeroportuaria, si corresponde, ayuntamientos afectados, posibles gestores de infraestructuras o empresas de riesgo afectadas y otros) y la Dirección del Plan Especial.

5.1. PLANES DE AUTOPROTECCIÓN

Las instalaciones aeronáuticas de la CAE disponen del Plan de Autoprotección, en cumplimiento del Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, modificado por el Decreto 21/2019, de 12 de febrero, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia, y otras disposiciones legales aeronáuticas que les exigen disponer de una adecuada respuesta de emergencia.

El Plan de Autoprotección describe en su Capítulo 6, el Plan de Actuación ante Emergencias, que regula las actuaciones a llevar a cabo inicialmente y dentro de sus instalaciones, según sus propios medios y/o recursos, y, en su Capítulo 7, la Integración del Plan de Autoprotección en otros de ámbito superior, donde éste deberá tener una interfase con el Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, que permita la coordinación de actuaciones de ambos Planes.

Esta interfase se entiende como el conjunto de procedimientos y medios comunes, así como la correspondencia entre las fases de activación de ambos planes, al tiempo que se fundamenta en una correcta y fluida comunicación y coordinación, entre todos los centros y mandos internos de la instalación aeroportuaria, que intervienen en la emergencia, con los centros y mandos operativos externos, que se encuentran integrados en el presente Plan Especial.

Tal y como se ha especificado en el apartado 4.2 Situaciones operativas de emergencias, Las Tácticas Operativas del SVAE son los protocolos de actuación que la Ley de Gestión de Emergencias de la CAE contempla en su capítulo IV sobre la **gestión de las emergencias no calamitosas**, siendo cada una de ellas un plan sinóptico en el que se recogen los diferentes factores condicionantes del incidente y su situación. En función de estos factores queda preestablecida la actuación de un conjunto de servicios del Sistema Vasco de Atención de Emergencias o su preaviso, así como los avisos a las personas y/o Instituciones implicadas con el supuesto accidental al que la Táctica pretende dar respuesta.

Las Tácticas operativas del SVAE son publicadas en Orden de 1 de agosto de 2001, del Consejero de Interior, por la que se aprueban las tácticas operativas del Sistema Vasco de Atención de Emergencias y se crea el Servicio de Intervención Coordinadora de Emergencias, BOPV número 178 de 13/09/2001, y posteriores actualizaciones, siendo la última la Orden de 20 de noviembre de 2018.

Del mismo modo, se cuenta con procedimientos de Actuación para emergencias que involucran aeronaves en cada uno de los aeropuertos de la CAE, cuyo contenido se adjunta en el anexo I.

En los Planes de Autoprotección definen la figura del Director/a del Plan de Actuación en Emergencias (DPAE) que tendrá las funciones de:

- Recepción de los grupos de ayuda exterior: informarles de la situación y guiarlos en el lugar del accidente.
- Gestionar y aportar los medios de la instalación afectada.
- Ser el nexo de comunicación entre la dirección del PAU y los actuantes del presente Plan Especial, manteniéndose permanentemente comunicado con ellos.

5.2. PLANES DE ACTUACIÓN MUNICIPAL Y FORAL

Ante la puesta en marcha de un Plan de Actuación Municipal o Foral, por emergencia aeronáutica, tanto en la Fase de Alerta como en el momento de activar posteriores Fases de Emergencia, la Dirección del mismo (Alcalde, Alcaldesa, Diputado, Diputada o suplente), notificará y verificará que dicha activación es conocida por el/la directora/a de este Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE, comunicándolo a través del Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi, SOS-Deiak.

Se informará asimismo de la situación y desarrollo de las operaciones, confirmación de previsiones y alteraciones de la gravedad de la emergencia y/o la finalización de la misma.

Especialmente, deben comunicar inmediatamente, a través del Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi, SOS-Deiak, la previsión o comprobación de la propia suficiencia o no, de capacidad de respuesta, la necesidad perentoria de recursos no disponibles, o un alcance más allá de su Territorio.

En todo caso, las solicitudes de movilización de medios y recursos no dependientes del titular de cada Plan, se efectuarán a través del citado Centro de Coordinación de Emergencias de Euskadi, SOS-Deiak.

A través del CECOP/CECOPI se notificará, de forma inmediata, a los Ayuntamientos y/o Diputaciones afectadas, cualquier declaración o comunicación formal de las autoridades autonómicas o estatales, relativas a situaciones de alerta o activación del Plan y su finalización.

En los municipios a los que hace referencia el Anexo V, dentro del Plan Municipal de Protección Civil, se incluirá el Plan de Actuación Municipal ante Emergencia Aeronáutica (PAMEA), que define las acciones en caso de accidente aeronáutico grave, determinando su disposición de medios a favor del Plan Especial de la CAE y cómo los componentes municipales movilizados, entran a formar parte de la estructura de dicho Plan, a través de la integración en los Grupos de Acción.

En el PAMEA, se definirá la interfase entre el Plan Municipal y este Plan Especial, es decir, como se relacionan entre sí.

6. MEDIOS Y RECURSOS ADSCRITOS AL PLAN

Son medios y recursos movilizables en el presente Plan Especial los elementos humanos y materiales, y de éstos últimos los de cualquier naturaleza o titularidad, susceptibles de ser utilizados en casos de situación de grave riesgo o catástrofe.

Son medios todos los elementos humanos y materiales, de carácter esencialmente móvil, que se incorporan a los grupos de actuación. Son recursos todos los elementos naturales y artificiales, de carácter esencialmente estático, cuya disponibilidad hace posible o mejora las labores de los grupos de intervención.

Medios y recursos movilizables son aquellos recogidos en las tácticas operativas que se escalaran en función de la emergencia.

La movilización y utilización de medios y recursos de titularidad privada se efectuará de conformidad con lo dispuesto en la legislación reguladora de los deberes ciudadanos ante situaciones de emergencia (capítulo II de Decreto Legislativo 1/2017, de 27 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Gestión de Emergencias).

7. IMPLANTACIÓN, MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PLAN ESPECIAL

7.1. INTRODUCCIÓN

Una vez aprobado el Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas de la CAE e informado por el Consejo Nacional de Protección Civil, la dirección del Plan de Protección Civil de Euskadi (LABI) promoverá las actuaciones necesarias para la integración en el mismo del presente Plan Especial y por tanto para su implantación y mantenimiento de la operatividad.

La Dirección competente en materia de Emergencias y Protección Civil, establecerá una planificación anual de las actividades de su implantación y mantenimiento que deban desarrollarse, tales como divulgación y simulacros, actualización y revisión periódica de la información, coordinación con los aeropuertos, etc.

7.2. IMPLANTACION

La implantación del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas resume las acciones necesarias para asegurar su correcta aplicación, tales como:

- Designación de los componentes del Consejo Asesor, Gabinete de Información y de los Centros de Coordinación de Emergencias, así como los sistemas para su localización.
- Designación de los mandos (y sus sustitutos), componentes y medios que constituyen los Grupos de Acción y los sistemas para su movilización.

- Establecimiento de los procedimientos, convenios, acuerdos necesarios con los organismos y entidades participantes, tanto para clarificar actuaciones como para la asignación de medios y/o asistencia técnica.
- Comprobación de la disponibilidad de todos los medios y recursos asignados al Plan.
- Asegurar el conocimiento del Plan por parte de todos los intervenientes, en la medida necesaria para que realicen correctamente sus cometidos.
- Comprobar la eficacia del modelo implantado, el adiestramiento del personal y la disponibilidad de medios, mediante la realización de un simulacro total o bien los parciales que el Director considere imprescindibles.

7.2.1. Verificación de la Infraestructura del Plan Especial

Se verificará la existencia e idoneidad de funcionalidad de las infraestructuras básicas para su funcionamiento, y en especial:

- Red de transmisiones: sistemas de comunicación entre servicios y con los Aeropuertos.
- Dotación de medios necesarios al CECOP, Gabinete de Información y Grupos de Acción.
- Sistemas de avisos a la población.

7.2.2. Formación del Personal de los servicios implicados en el Plan.

Simulacros

La formación de las personas con responsabilidades en el Plan se inicia con el conocimiento del Plan por los mismos, mediante su difusión, total o parcial, adecuada a las acciones que a cada uno le competen.

Difundido el Plan, se desarrollarán programas formativos y cursos de adiestramiento para los diferentes servicios implicados (responsables

del Plan, responsables de los grupos de acción, cargos intermedios, medios de comunicación).

Los distintos servicios de intervención en emergencias deberán recibir también formación específica para atender a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad contando con las características y necesidades especiales que puedan presentar.

La formación se consolidará con la realización de ejercicios y simulacros (parciales o globales), al objeto de comprobar la eficacia del modelo implantado, el adiestramiento del personal y la disponibilidad de medios.

7.2.3. Información del Plan Especial a la Población

Dentro de la fase de implantación, se acometerá una política informativa de cara a la divulgación del Plan entre la población, a fin de facilitar la familiarización de ésta con las medidas de protección ante emergencias aeronáuticas, contempladas en el punto 4.1.2.

Las campañas de comunicación a la población serán desarrolladas por la Dirección competente en materia de Emergencias y Protección Civil, en colaboración con los Ayuntamientos de las zonas expuestas al riesgo aeronáutico. Una vez aprobado este Plan, se establecerá un calendario para realizar dichas campañas.

Esta campaña informativa del Plan Especial se centrará en informar del riesgo Aeronáutico en el territorio y de las medidas de autoprotección, con el siguiente contenido mínimo:

- Transmitirá un conocimiento preventivo del territorio, con el objetivo de conseguir una concienciación de la población y convivencia positiva con el riesgo.
- Informará de las medidas de autoprotección y protección necesaria en casos de emergencia.

- Informará a través de los medios por los que, en los casos de emergencia se transmitan los avisos y situaciones de alerta, con el fin de fomentar una cultura informativa de este riesgo y su emergencia en la población.
- La información que se facilite en la Alerta o cuando ya se haya producido la emergencia y sea necesario actuar de forma inmediata, se transmitirá a través del Gabinete de Información adscrito a la Dirección del Plan mediante los sistemas de avisos a la población y contenidos previstos en el apartado 4.1.3.

Esta campaña de información deberá tener el formato adecuado y los mecanismos necesarios para que sean accesibles y comprensibles para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

La política informativa que se desarrolle ha de estar conforme a los principios establecidos en el Plan de Protección Civil de Euskadi (LABI), en su apartado 2.3. del Capítulo V.

7.3. MANTENIMIENTO

7.3.1. Concepto. Programa de Mantenimiento

Una vez implantado este Plan Especial, y a lo largo de su vigencia, el Director o Directora, a través de la Dirección competente en materia de Emergencias y Protección Civil, procederá al mantenimiento de su eficacia, que tal como se expresa en el Plan de Protección Civil de Euskadi, recoge las acciones dirigidas a la plena operatividad de los procedimientos de actuación, como a su actualización y adecuación a modificaciones futuras.

El conjunto de acciones que supone el mantenimiento del Plan Especial, se acometerán coordinadas en un programa que será elaborado por la Dirección competente en materia de Emergencias y Protección

Civil y, posteriormente, aprobado por la/el Consejero/a del Departamento competente en materia de Emergencias y Protección Civil, como Director/a del Plan.

Estas acciones son las que siguen:

7.3.2. Actualización-revisión

La vigencia técnica y operativa del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas será revisada y actualizada periódicamente, con arreglo al programa de mantenimiento antes mencionado, o de forma extraordinaria.

De esta forma, en la revisión anual que del Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi se haga, se incluirá la del presente Plan Especial. Se introducirán las modificaciones y actualización de la información territorial básica, del análisis de riesgos, de los medios y personal actuante, así como las mejoras e innovaciones cuya necesidad se advierta en el programa de mantenimiento.

Como revisiones extraordinarias, serán las derivadas de cambios normativos o en la organización, de nuevos conocimientos y experiencias adquiridas en el tratamiento del riesgo aeronáutico.

7.3.3. Simulacros

De acuerdo con la programación prevista, se realizarán simulacros del Plan Especial de Emergencias Aeronáuticas, de forma global o parcial (Alerta y/o Emergencia), tras los cuales, se procederá a modificar o mejorar aquellos aspectos que demuestren no ser eficaces. En ellos, se deberá asegurar una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

Dichos simulacros o ejercicios, se podrán llevar a cabo junto a los aeropuertos y municipios de las zonas afectadas con una periodicidad de dos años tal y como establece la normativa aeronáutica.

7.3.4. Formación permanente. Ejercicios de adiestramiento

La formación del personal implicado, contemplada en la fase de implantación, debe ser una labor continuada, ya que se trata de un plan vivo sujeto a constantes revisiones, como ya se ha indicado al principio, y se basa en los principios previstos en el apartado 7.2.2., de este Plan.

Los ejercicios de adiestramiento forman parte de la formación permanente y consisten en la movilización parcial de los recursos y medios asignados o no al Plan, a fin de familiarizar a los diferentes grupos de acción con los equipos y técnicas que deberán utilizar en los casos de emergencia aeronáutica.

El responsable de cada grupo de acción debe preparar, de acuerdo con un programa de actividades, un ejercicio en el que los miembros del grupo deberán usar todos o parte de los recursos y medios necesarios en los casos reales.

Tras el ejercicio se evaluará la eficacia de las actuaciones con el intercambio de experiencias, impresiones y sugerencias de todos los miembros del grupo de acción, a fin de mejorar la operatividad del Plan.

ANEXOS

Anexos¹

- | | |
|-------------------|---|
| Anexo I | Procedimientos Operativos Aeropuertos de Euskadi |
| Anexo II | Alertas S.A.R. |
| Anexo III | Comunicados de Activación / Desactivación del Plan Especial. |
| Anexo IV | Glosario de Acrónimos utilizados. |
| Anexo V | Municipios vinculados a Zonas de Seguridad I y II. |
| Anexo VI | Formularios de identificación de emergencia. |
| Anexo VII | Datos a recoger en el CALL CENTER (existen modelos) |
| Anexo VIII | Datos a recoger para la PERSONA DE CONTACTO (existen modelos) |
| Anexo IX | Ficha de identificación de PERSONAS PRESENTES EN EL CAF |
| Anexo X | Ficha de identificación de PERSONAS ILESAS y/o FAMILIARES. |

¹ Estos anexos están a su disposición en la pagina web www.euskadi.eus/112

ISBN: 978-84-457-3648-7



9 788445 736487

