

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LARRIALDI AERONAUTIKOEN PLAN BEREZIA



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LARRIALDI AERONAUTIKOEN PLAN BEREZIA



EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

SEGURTASUN SAILA

Segurtasun Sailburuordetza
*Larrialdiei 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

Vitoria-Gasteiz, 2022

Lan honen bibliografia-erregistroa Eusko Jaurlaritzako Liburutegi Nagusiaren
katalogoan aurki daiteke:
<https://www.katalogoak.euskadi.eus/katalogobateratua>

Argitaraldia:	1.a, 2022ko maiatza
Ale-kopurua:	500 ale
©	Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa Segurtasun Saila
Argitaratzailea:	Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco Donostia-San Sebastián, 1 - 01010 Vitoria-Gasteiz
Diseinua eta Maketazioa:	Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia
Inprimaketa:	Gráficas Irudi, S.L.
ISBN:	978-84-457-3648-7
Lege Gordailua:	LG G 244-2022

AURKIBIDEA

1. SARRERA	10
1.1. XEDEA ETA IRISMENA	12
1.1.1. Lurralde eremua	14
1.1.2. Aireportu eremua.....	14
1.2. OINARRIZKO FUNTZIOAK	15
1.3. LEGE ESPARRUA.....	17
1.3.1. Aeronautika	17
1.3.2. Babes zibila eta larrialdien kudeaketa.....	20
1.3.3. Erreferentziako beste zenbait dokumentu	22
1.4. TERMINOEN GLOSARIOA	23
 2. LARRIALDI AERONAUTIKOEN ARRISKUAREN AZTERKETA	29
2.1 HITZAURREA	31
2.2 ARRISKUA IDENTIFIKATZEA	31
2.2.1. Aireontziak identifikatzea	32
2.2.2. Aireportu-instalazioak identifikatzea	34
2.2.3. Ohiko aire-ibilbideak identifikatzea	36
2.2.4. Aurreikusi beharreko larrialdiak identifikatzea.....	36
2.3 ARRISKUAREN AZTERKETA	40
2.3.1 Azterketa historikoa	41
2.3.1.1 Aireko istripu nagusiak Espainan eta munduan	42
2.3.1.2 Euskal Autonomia Erkidegoan izan diren aireko istripu nagusiak.....	44
2.3.1.3 Azterketa historikoaren emaitzak	44
2.3.1.3.1 Aireko istripuen maiztasuna eta banaketa.....	44
2.3.1.3.2. Hildakoen banaketa, hegaldiaren faseen arabera	46
2.3.1.3.3 Aireko istripuen zonakatzea	47
2.3.2 Aireportu-instalazioen arriskua ebaluatzea	47
2.3.2.1 Metodologia	47

2.3.2.2. Emaitzak	48
2.3.2.3. Kanpoko arriskuak ebaluatzea.....	51
2.3.3. Istripu aeronautikoa izateko arriskua ebaluatzea.....	53
2.3.3.1.Kalkulua egiteko irizpideak.....	53
2.3.3.2. Emaitzak	53
2.3.4. Kalteberatasuna	56
2.3.4.1.Aireportuko instalazioen barruan.	56
2.3.4.2.Hegaldiko istripuak eragindako kalteberatasuna.	57
2.3.4.3.Ukitutako biztanleria kalkulatzeko.....	58
2.3.4.4.Elementu kalteberak	73
2.3.5. Domino efektua.....	74
2.3.5.1. Aireko istripuaren ondoriozko domino efektua	74
2.3.5.2. Kanpoko larrialdien ondoriozko domino efektua.....	75
2.3.6. Arriskukaren zonakatzea	76
2.3.6.1 Esku hartzeko eremuen mapa, inpaktu-probabilitatearen arabera.....	76
2.3.6.1.1. Aireportuetan	76
2.3.6.1.2. Aerodromoetan	77
2.3.6.1.3. Helipuertoetan	78

3. PLANAREN EGITURA ETA ANTOLAMENDUA.79

3.1. PLANAREN ZUZENDARIA	82
3.2. ZUZENDARITZA BATZORDEA.....	84
3.3. AHOLKU BATZORDEA.	84
3.4. INFORMAZIO KABINETEA	86
3.5. EKINTZAK KOORDINATZEKO ZNETROA.....	87
3.5.1.Funtzioak.....	87
3.5.2.Kokapena.	87
3.5.3.Ekintzak Koordinatzeko Zentro Integratuaren sorrera.	88
3.6. AGINTE-POSTU AURRERATUA.....	88
3.6.1 Funtzioak.....	89

3.7. EKINTZA-TALDEAK	89
3.7.1 Esku hartzeko taldea.....	90
3.7.2 Segurtasun-taldea.....	92
3.7.3 Talde sanitarioa	93
3.7.4 Talde logistikoa	94
3.7.5 Laguntza teknikoko taldea	96
3.8. ESKU-HARTZE JUDIZIALA, AUZITEGI-MEDIKUNTZA ETA POLIZIA ZIENTIFIKOA	97
3.9. ARRETA PSIKOSOZIALEKO PROGRAMA.....	99
3.9.1 Harremanetarako pertsona	100
3.9.2 Aire-operadorea	103
3.9.3 Biktimei ega haien senideei arreta emateko zentroa (SAZ).....	106
 4. OPERATIBOTASUNA.	 107
4.1.EKINTZA OPERATIBOAK	109
4.1.1. Larrialdi-detekzioko sistemak, alerta- edo alarma-sistemak ...	109
4.1.2. Larrialdi aeronautikoetan pertsonak eta ondasunak babesteko neurriak	110
4.1.2.1. Herritarrak babestea.....	110
4.1.2.2. Laguntza eta sorospena emateko neurriak	112
4.1.2.3. Ondasunak eta azpiegituak babestea	112
4.1.2.4. Larrialdia kontrolatzea eta neutralizatzea	112
4.1.3. Herritarrentzako abisuak eta informazioa	114
4.1.4. Biktimei eta senidei laguntzeko prozedura	116
4.2. LARRIALDIETAKO EGOERA OPERATIBOAK	118
4.2.1. Taktika operatiboak.....	118
4.2.2. Faseen eta egoera operatiboen definizioa	120
4.2.2.1. Alerta-fasea	120
4.2.2.2. Larrialdi-fasea.....	121
4.2.2.3. Lehengoratzefasea edo larrialdi ostekoa	123
4.2.3. Plan Berezia aktibatzea.....	123
4.2.4. Aplikazio-moduak, larrialdi-fasearen edo -egoeraren arabera...	124

4.2.4.1. Alerta-fasea.....	124
4.2.4.2. Larrialdi-fasea	125
4.2.4.3. Lehengoratzefasea edo larrialdi ostekoa	128
4.3. PROZEDURA OPERATIBOA.....	129
4.3.1 Operatibotasuna alerta-fasean.	130
4.3.2 Operatibotasuna larrialdi-fasean.....	130
4.3.3. Operatibotasuna lehengoratzefasean edo larrialdi osteko fasean.....	130
4.4.JAKINARAZPENAK.....	131
4.4.1. Agintaritza hartzaileak	132
5. INTERFASEA ETA BESTE PLAN BATZUEKIKO KOORDINAZIOA.....	133
5.1.AUTOBABESERAKO PLANAK	135
5.2.UDAL- ETA FORU-MAILAKO JARDUKETA-PLANAK.....	137
6. PLANARI ATXIKITAKO BITARTEKOAK ETA BALIABIDEAK	139
7. PLAN BEREZIA EZARTZEA, MANTENTZEA ETA EGUNERATZEA.....	143
7.1.HITZAURREA	145
7.2.EZARPENA.....	145
7.2.1. Plan Bereziaren azpiegitura egiaztatzea	146
7.2.2. Planean jasotako zerbitzuetako langileen prestakuntza. Simulakroak	146
7.2.3. Herritarreei Plan Bereziaren berri ematea	147
7.3.MANTENTZE-LANAK.	148
7.3.1. Kontzeptua. Mantentze-lanen programa.	148
7.3.2. Eguneratzea eta berrikuspena	149
7.3.3. Simulakroak	149
7.3.4. Etengabeko prestakuntza. Trebatze-ariketak.....	150
ERANSKINAK.....	151

1. SARRERA

Mundu mailan bidaiariak zein salgaiak garraiatzeko bide nagusi bi-lakatu da abiazio zibila, eta Euskal Autonomia Erkidegoan (aurrerantzean, EAE) hiru aireportu-instalazio nagusi daude: Bilbo, Donostia eta Gasteiz.

Gainera, lurralde horri dagokion aire-espazioa hainbat ibilbidek zeharkatzen dute, bai gertuko aireportuetan maniobrak egiteko, bai Espainiako aireportuak edo nazioarteko hegaldiak lotzeko.

Bestalde, abiazio zibileko istripuen biktimei arreta emateko araudiaren bilakaerak biktimen eta senideen aurrean jarduteko neurri ugari garatzeko bide eman du. Horrek larrialdiko zenbait egoera aurkezten dizkigu, zeintzuek, EAEtik kanpo gertatu arren, gure ekintza-eremuan baitituzte ondorio sozialak, jardutera behartzen gaituztenak.

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2010eko urriaren 20ko 996/2010 (EB) Erregelamenduak —abiazio zibilean istripuak eta ezbeharak ikertu eta prebenitzeari buruzkoa berau— 21.1 artikuluan xedatzen duenez, estatu kide bakoitzak abiazio zibileko istripuei buruzko Larrialdi Plana egin beharko du.

Abuztuaren 2ko 632/2013 Errege Dekretuak —hegazkintza zibileko istripuen biktimei eta haien senideei laguntzekoa berau— 4. artikuluan xedatzen du abiazio zibileko istripuak larrialdiak sor ditzaketen arriskutzat hartzen direla, Babes Zibileko Planek arrisku potentzialen inbentarioan sartzen dituztela bermatzeko.

Babes Zibileko Sistema Nazionalaren uztailaren 9ko 17/2015 Legearen 15. artikuluan Plan Berezi gisa aipatzen dira, besteak beste, abiazio zibileko istripuen arriskuei aurre egitea helburu dutenak.

2020ko irailaren 25ean, abiazio zibileko larrialdi aeronautikoen aurrean babes zibila planifikatzeko Oinarrizko Gidalerroa onartu zen. (837/2020 Errege Dekretua, irailaren 15ekoa, abiazio zibilean larrialdi aeronautikoen aurrean babes zibila antolatzen duen oinarrizko jarraibidea onartzen duena).

Horregatik guztiagatik, Euskadiko Babes Zibileko Planak (LABI) ezarritako plangintza bereziko aurreikuspenen babesean, EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi hau garatzen da.

1.1. XEDEA ETA IRISMENA

EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia honako hauen ku-deaketari aurre egiteko esparru organiko eta funtzionala da:

- a. Hegaldian dauden aireontzietako pilotuek adierazitako larrialdiak, oraindik gertatu ez arren, istripua eragin dezaketenak.
- b. Instalazio aeronautikoetan (aireportuak, aerodromoak eta/edo heliportuak) gertatutako larrialdiak, aireontzi-istripuek eragindakoak izan ala ez, larrialdi-sistema arrunta nahikoa ez denean.
- c. Abiazio zibileko larrialdi aeronautikoak, autonomia-erkidegoko lurraldeko edozein tokitan gertatzen direnak.
- d. Erkidegotik kanpo gertatutako larrialdiak, baldin eta hegaldiaren jatorria, eskala edo helmuga Euskal Autonomia Erkidegoko edozein aireportu bada.

Plan Berezi honen helburua da arrisku handiena izan dezaketen eremuak identifikatzea eta aztertzea, esku hartuko duten erakunde, organismo eta zerbitzuen koordinazio-eskema ezartzea, hura aplikatzeko beharrezkoak diren giza baliabideak eta baliabide materialak identifikatzea, eta babes-neurri egokienak ezartzea, bai herritarrentzat, bai kaltetuentzat eta haien familientzat; horretarako, desgaitasunen bat duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuei laguntza egokia emango zaiela bermatuko da.

Plan honen helburua ez da aireportuen segurtasunean eta aireko nabigagarritasunean esku hartzea, beste arau eta eskumen-eremu batzuetan jorratzen baitira. Helburua bada, ordea, aireko istripu baten edo aireportu bateko larrialdi baten ondorioak arintzea alde aurreko analisiak eginez, informazioa kudeatuz, maila guztietan inplikaturako bitartekoen eta zerbitzuak koordinatuz eta zuzeneko zein zeharkako kaltetuei (senideak, aireportuetako beste erabiltzaile batzuk, lurraldeko biztanleak eta abar) ematen zaien arreta optimizatuz. Asistentzia-zeregina desgaitasuna duten biktimei edo haien senitartekoei zuzentzen zaienean, behar diren egokitzapenak egingo dira, eta, hala badagokio, langile espezializatuek lagunduko dute.

Larrialdia itsasoan gertatzen den guztietan, larrialdiari arreta emateko jarduerak Aireko Bilaketa eta Salbamendu Zerbitzuarekin, Merkataritzako Nabigazioaren Zuzendaritzarekin eta Itsas Salbamendu eta Segurtasunerako Elkartearekin koordinatuta egingo dira beti.

Plan Berezi hau ez da aplikatuko, baldin eta dena delako istripuan Indar Armaturak edo Segurtasun Kidego eta Indarretako aireontziak tartean badira; nolana ere, kasu horietan gertatutako larrialdi-egoerei aurre egiteko aktibatu ahal izango da Plana, agintari militar edo polizialek hala eskatuta indarrean dagoen araudiaren arabera ezarritako prozeduren bidez.

1.1.1. Lurralde-eremua.

Plan Berezi honen lurralde-eremua Euskal Autonomia Erkidegoa da, bai instalazio aeronautikoen barruan, bai kanpoan, baita EAetik kanpo gertatutako larrialdiak ere, horien jatorria, eskala edo helmuga EAEko aireportuetako bat bada.

1.1.2. Aireportu-eremua.

Plan Berezi honek bidaiariaren eta/edo salgaien trafikoa lotutako aireportu-instalazio hauek barne hartzen ditu:

- Bilboko aireportua.
- Donostiako aireportua.
- Gasteizko aireportua



ITURRIA: Aire Segurtasuneko Estatu Agentzia -

Era berean, Logroño-Agoncilloko aireportuak, Aerodromoko eta instalazio erradioelektrikoetako zortasunen inguratzaileren ondorioz, Arabako hegoaldeko hainbat udalerritan duen eragina dela eta, beharrezkoa da eremu horiek Plan Berezi hau aktibatzeke agertokiaren plangintzan barne hartzea, aireportu horretatik gertu daudelako.

Bestalde, EAEn AESAk baimendutako hainbat heliportu daude, erabilera mugatukoak:

- Gurutzetako Ospitaleko heliportua (Barakaldo-Bizkaia).
- Ertzaintzaren Baseko heliportua (lurreta-Bizkaia).
- Iberdrola dorreko heliportua (Bilbo-Bizkaia).

Gainera, aire-trafiko txikiko aerodromo bat ere badago:

- Dimako aerodromoa (aldizkako erabilera nekazaritza eta basogintzako lanetarako).

1.2. OINARRIZKO FUNTZIOAK

EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziak oinarrizko funtzio hauek ditu:

- Aireportu-eremuetan, bai aireontzietan, bai haien eragin-eremuetan, gerta daitezkeen larrialdiak aztertzea eta baloratzea, baita aireontziekin zuzenean lotuta ez dauden instalazioetako larrialdi garrantzitsuak ere, (bidaiarien terminal etako suteak edo leherketak, zerbitzu-gutxiegitasun larriak, gaixotasun infekziosoen sarrera, eraso terrorista, etab.).
- Aireportuko instalazioetatik kanpoko agertokiak baloratzea, larrialdiko lurreratzeen eskaerarako, aireontzi bat aireko trafikoaren kontrolpetik desagertzen denerako edo istripu-kausa agerikoetarako. Aireko istripu bat gertatu delako ziurtasuna izan eta haren kokapena zehaztu artean, Aireko Armadaren Aireko Bilaketa eta Salbamendu Zerbitzuari dagokio arriskuan dauden aireontzien bilaketa eta salbamendurako eragiketak zuzendu eta koordinatzea, hargatik eragotzi gabe TXORI1 taktika operatiboa aktibatzea, zeinak Larrialdiei aurre

egiteko EAEko sistemaren bitarteko eta baliabideak koordinatzen baititu (Herrizaingo Sailburuaren 2001eko abuztuaren 1eko Aginduan argitaratuta; haren bidez onartzen dira Larrialdiei aurre egiteko euskal sistemaren taktika operatiboak, eta Larrialdiak koordinatzeko esku-hartze zerbitzua sortzen da [2001/09/13ko EHAA, 178. zk., eta ondorengo eguneraketak; azkena, 2018ko azaroaren 20ko Agindukoa])

- Pertsonak, ondasunak eta ingurumena babesteko neurriak gauzatzeko ekintzak aurreikustea. Ekintza horiek gertakariaren larritasunaren arabera sailkatuko dira.
- Aurreko paragrafoetan adierazitako larrialdietan kaltetuak izan daitezkeen pertsonak, ondasunak eta ingurumena babesteko neurri egokienak erabakitzea. Baita larrialdia kudeatzen den bitartean ukitutako pertsonen eta haien senideei arreta eta laguntza emateko neurriak ere.
- Gertakarien larritasuna katalogatzeko sistema bat ezartzea, azkar eta egoki egin daitezen azterketa zein hasierako jarduketa.
- Plana aktibatzeke mekanismo praktikoa eta azkar bat ezartzea, babes-neurriak eta larrialdiari aurre egiteko neurriak alaitik azkarren eta modu eraginkorrean hartu ahal izateko.
- Antolaketa praktikoa eta posible bat ezartzea, larrialdia babesteko eta kudeatzeko neurriak aplikatu ahal izateko.
- Ukituei eta haien senideei arreta eta laguntza emateko neurriak ezartzea.
- Larrialdiaren kudeaketan parte hartzen duten operatiboen eta erakundeen arteko koordinazio-prozedura ezartzea.
- Planaren helburuak lortzeko behar diren baliabideak zehaztea.
- Plana ezartzeko, berrikusteko eta eguneratzeko sistema bat eratzea, gertatutako larrialdietan pilotutako esperientziaren, arau-aldaketen, antolamendu-aldaketen edo hori justifikatzen duen edozein ezagutza berriraren arabera.
- Planaren Informazio Kabineteak herritarrei eman beharreko abisuak eta informazioa aurreikustea, kontuan hartuta tokiko jarduketa-

planetan aurreikusitako zuzeneko abisuak, sare sozialen bidezko abisuak, komunikabide sozialen bidezkoak eta organismo zein erakundeen bidezkoak.

- Planak, bere oinarritzko funtzioen jardunean, kontuan hartu behar harko ditu desgaitasunen bat duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuen premiak, eta berariazko jarduera-protokoloak ezarriko ditu arreta egokia eta segurtasuna bermatzeko.

1.3. LEGE-ESPARRUA

1.3.1. Aeronautika

EUROPAR BATASUNA

- 300/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko martxoaren 11koa, abiazio zibilaren segurtasunerako arau orokorreari buruzkoa eta 2320/2002 (EE) Erregelamendua indargabetzekoa.
- 216/2008 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2008ko otsailaren 20koa, abiazio zibileko baterako arauari buruzkoa, Aire Segurtasuneko Europako Agentzia sortzen duena, eta Kontseiluaren 91/670/EEE Zuzentaraua, 1592/2002 (EE) Erregelamendua eta 2004/36/EE Zuzentaraua baliogabetzen dituenak.
- 1108/2009 (EE) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2009ko urriaren 21ekoa, 216/2008 (EE) Erregelamendua aldatzen duena aerodromoei, aireko zirkulazioaren kudeaketari eta aireko nabigazio zerbitzuei dagokienez, eta 2006/23/EE Erregelamendua indargabetzen duena.
- 996/2010 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2010eko urriaren 20koa, abiazio zibilean istripuak

eta ezbeharrak ikertu eta prebenitzeari buruzkoa, eta 94/56/EE Zuzentaraua indargabetzekoa.

- 139/2014 (EB) Erregelamendua, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2014ko otsailaren 12koa, aerodromoei buruzko betekizun eta administrazio-prozedurak ezartzen dituen, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 216/2008 (EE) Erregelamenduari arabera.
 - AMC/GM IV. eranskina - ADR-OPS atala - B.005 azpiatala.
 - Aerodromoen gidaliburua. E. 19. atala. Aerodromoko larrialdi-plana.

ESTATUA

- 48/1960 Legea, uztailaren 21ekoa, aireko nabigazioari buruzkoa.
- 584/1972 Dekretua, otsailaren 24koa, zortasun aeronautikoei buruzkoa.
- 792/1976 Errege Dekretua, martxoaren 18koa, Donostiako aireportuaren aeronautikako zortasunak ezartzen dituen.
- 57/2002 Errege Dekretua, urtarrilaren 18koa, aireko zirkulazioari buruzko Erregelamendua onartzen duena.
- 21/2003 Legea, uztailaren 7koa, aireko segurtasunari buruzkoa.
- 2057/2004 Errege Dekretua, urriaren 11koa, Donostiako (Gipuzkoa) aireko nabigazioan laguntzeko DVOR eta DME instalazio erradioelektrikoen aeronautikako zortasunak ezartzen dituen.
- 862/2009 Errege Dekretua, maiatzaren 14koa, zeinaren bidez onartzen baitira erabilera publikoko aerodromoen diseinuaren eta jardunbidearen gaineko arau teknikoak eta Estatuaren eskumenekoak diren aireportuen egiaztapena arautzen dituen Erregelamendua.
- 14/2009 Legea, uztailaren 22koa, aireportuei, heliportuei eta beste-lako aireportu-egiturei buruzkoa.
- 1/2011 Legea, martxoaren 4koa, Abiazio Zibilerako Operazio Segurtasunerako Estatuko Programa ezartzen duena eta Aire Segurtasunari buruzko uztailaren 7ko 21/2003 Legea aldatzen duena.

- 370/2011 Errege Dekretua, martxoaren 11koa, Bilboko aireportuaren aeronautikako zortasunak eguneratzen dituen.
- 377/2011 Errege Dekretua, martxoaren 11koa, Vitoria-Gasteizko aireportuaren aeronautikako zortasunak eguneratzen dituen.
- 1189/2011 Errege Dekretua, abuztuaren 19koa, erkidego mailako aerodromoetan aeronautikako azpiegiturak planifikatu, ezarri, aldatu edo trafikora ireki aurretiko txostenak jaulkitzeko prozedura arautzen duena.
- FOM/2086/2011 Agindua, uztailaren 8koa, maiatzaren 14ko 862/2009 Errege Dekretuan jasotako eranskineko arau teknikoak eguneratzen dituen (862/2009 Errege Dekretuak erabilera publikoko aerodromoen diseinurako arau teknikoak eta aerodromo horietan jarduteko arau teknikoak onartzen ditu, eta Estatuaren eskumeneko aireportuen ziurtapena arautzen du).
- 632/2013 Errege Dekretua, abuztuaren 2koa, hegazkintza zibileko istripuen biktimei eta haien senideei laguntzeko eta hegazkintza zibileko istripu eta gertakarien ikerketa arautzen duen martxoaren 13ko 389/1998 Errege Dekretua aldatzeko.
- 697/2013 Errege Dekretua, irailaren 20koa, Aireportuetako Koordinazio Batzordeen antolakuntza eta funtzionamendua arautzen dituen.
- Ebazpena, 2014ko maiatzaren 14koa, idazkariordearena, abiazio zibileko istripuen biktimei eta haien senideei arreta emateko Koordinazio Protokoloa onartzen duena.
- Ebazpena, 2014ko uztailaren 3koa, Aire Segurtasuneko Estatuko Agentziarena, gertakariak jakinarazteko inprimakiak onartzen dituen.
- 733/2015 Errege Dekretua, uztailaren 24koa, Logroño-Agoncilloko aireportuaren aeronautikako zortasunak ezartzen dituen.
- 1070/2015 Errege Dekretua, azaroaren 27koa, erabilera mugatuko aerodromoetan eragiketa-segurtasunari buruzko arau teknikoak onartzen dituen.

- Ebazpena, 2017ko otsailaren 10ekoa, Garraio Idazkaritza Nagusiarena, Abiazio zibilerako segurtasun-programa nazionalaren atal publikoaren eguneraketa onartzen duena.
- Ebazpena, 2017ko ekainaren 14koa, Abiazio Zibileko Zuzendaritza Nagusiarena, Salgai arriskutsuak airez garraiatzeko jarraibide teknikoak argitaratzen dituen (HEZINE 9284/AN/905 dokumentua).
- Ebazpena, 2019ko otsailaren 1ekoa, Garraio Idazkaritza Nagusiarena, Abiazio zibilerako segurtasun programa nazionalaren atal publikoaren eguneraketa onartzen duena.

1.3.2. Babes zibila eta larrialdien kudeaketa

EUROPAR BATASUNA

- 1313/2013/EB Erabakia, Europako Parlamentuarena eta Kontseiluarena, 2013ko abenduaren 17koa, Europar Batasuneko Babes zibileko mekanismoari buruzkoa.
- Batzordearen Betearazpen Erabakia, 2014ko urriaren 16koa, Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 1313/2013/EB Erabakia garatzeko arauak ezartzen dituen (Batasuneko babes zibileko mekanismoari buruzkoa), eta 2004/277/EE, Euratom eta 2007/606/EE, Euratom Erabakiak indargabetzen dituen.

ESTATUA

- 1378/1985 Errege Dekretua, abuztuaren 1ekoa, arrisku larrietako, hondamendi kasuetarako edo herri-lazerietarako larrialdi-egoeretan jarduteko behin behineko neurriei buruzkoa.
- 407/1992 Errege Dekretua, apirilaren 24koa, Babes zibileko oinarriko araua onartzen duena.
- 393/2007 Errege Dekretua, martxoaren 23koa, larrialdi-egoerak sor ditzaketen jardueretara zuzendutako zentro, establezimendu eta egoitzen auto-babeseko oinarriko araua onartzen duena.

- 1468/2008 Errege Dekretua, irailaren 5ekoa, larrialdi-egoerak sor ditzaketen zentroen, establezimenduen edota bulegoen autobabeserako oinarritzko araua onartzen duen martxoaren 23ko 393/2007 Errege Dekretua aldatzen duena.
- 32/2009 Errege Dekretua, urtarrilaren 16koa, zeinaren bidez onartzen baita auzitegi-medikuek eta polizia zientifikoak biktima askoko ezbeharretan jarduteko protokoloa.
- 1097/2011 Errege Dekretua, uztailaren 22koa, Larrialdietako Unitate Militarrak esku hartzeko protokoloa onartzen duena.
- 8/2011 Legea, apirilaren 28koa, Azpiegitura kritikoak babesteko neurriak ezartzen dituena.
- 17/2015 Legea, uztailaren 9koa, Babes zibileko sistema nazionala-rena.
- 40/2015 Legea, urriaren 1ekoa, Sektore publikoaren araubide juridikoarena.
- DEF/160/2019 Agindua, otsailaren 21ekoa, Larrialdietako Unitate Militarraren Antolamendua eta Funtzionamendua arautzen dituena.
- 837/2020 Errege Dekretua, irailaren 15ekoa, zeinaren bidez onartzen baita abiazio zibileko larrialdi aeronautikoei aurre egiteko babes zibilaren plangintzari buruzko oinarritzko gidalerroa.

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOA

- 153/1997 Dekretua, ekainaren 24koa, «Larrialdiei aurre egiteko bidea - LABI» Euskadiko babes zibileko plana onartzen duena eta larrialdiei aurre egiteko euskal sisteman sartzeko mekanismoak arautzen dituena.
- 24/1998 Dekretua, otsailaren 17koa, Euskadiko Babes Zibileko Batzordearen osaera, funtzioak eta antolamendua arautzen dituena.
- 24/2010 Dekretua, urtarrilaren 19koa, herritarrek larrialdiei aurre egiteko euskal sisteman borondatez parte hartzea arautzen duena.

- 277/2010 Dekretua, azaroaren 2koa, larrialdi-egoerei aurre egiteko jarduera, zentro edo establezimendu zehatz batzuei ezartzen zaizkien autobabeserako betebeharrak arautzen dituen.
- 15/2012 Legea, ekainaren 28koa, Euskadiko Segurtasun Publikoaren Sistema antolatzea
- 458/2013 Dekretua, abenduaren 10ekoa, Euskadiko Segurtasun Publikoko Kontseiluaren antolamendua eta funtzionamendua ezartzen dituen.
- 1/2015 Dekretua, urtarrilaren 13koa, zeinaren bidez onartzen baita berrazterketa berezi bat egitea «Larrialdiei aurre egiteko bidea - LABI» deritzon Euskadiko herri-babeseko planean.
- 1/2017 Legegintzako Dekretua, apirilaren 27koa, Larrialdien kudeaketari buruzko Legearen testu bategina onesten duena.
- Agindua, 2018ko azaroaren 20koa, Segurtasuneko sailburuarena, zeinaren bidez laugarrenez aldatzen baita Larrialdiei aurre egiteko euskal sistemaren taktika operatiboak onartzen dituen eta Larrialdiak koordinatzeko esku-hartze zerbitzua sortzen duen Agindua.
- 277/2010 Dekretua, azaroaren 2koa, larrialdi-egoerei aurre egiteko jarduera, zentro edo establezimendu zehatz batzuei ezartzen zaizkien autobabeserako betebeharrak arautzen dituen.
- 21/2019 Dekretua, otsailaren 12koa, zeinaren bidez bigarrenaz aldatzen baita larrialdi-egoerei aurre egiteko jarduera, zentro edo establezimendu zehatz batzuei ezartzen zaizkien autobabeserako betebeharrak arautzen dituen Dekretua.

1.3.3. Erreferentziako beste zenbait dokumentu

- 33/2011 Lege Orokorra, Osasun Publikoari buruzkoa.
- HEZINE 9998- AN/499 dokumentua. 2013, HEZINE. Abiazio zibileko istripuen biktimei eta haien senideei arreta emateari buruzko HEZINERen politika.

- HEZINE 9973 dokumentua. Abiazio zibileko istripuen biktimei eta haien senideei arreta emateko gidaliburua.
- Alerta goiztiarra eta erantzun azkarra bideratzeko sistema. Lurralde arteko Kontseiluaren Osoko bilkurak onartua. Estatuko Osasun Sistema, 2013ko martxoaren 21a.
- Health & Safety Executive «The Calculation of Aircraft crash Risk in the UK».1997
- Ebazpena, 2014ko martxoaren 25ekoa, Osasun eta Kontsumoko Idazkaritza Nagusiarena, Ministro Kontseiluaren 2014ko martxoaren 7ko Erabakia argitaratzen duena. Erabaki horren bidez, «nazioarteko garrantzia duten osasun publikoko larrialdiei erantzuteko gaitasuna duten Espainiako portu eta aireportu» gisa izendatutako portuak eta aireportuak ezartzen dira, Nazioarteko Osasun Erregelamenduan ezarritakoaren arabera RSI-2005).
- Bektoreek transmititutako gaixotasunen aurrean Prestatzeko eta Erantzuteko Plan Nazionala. Estatuko Osasun Sistemaren Lurraldearteko Kontseiluaren Osasun Publikoko Batzordeak onartua, 2016ko apirilaren 6an.
- Kataluniako Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia (AEROCAT), Kataluniako Babes Zibileko Batzordeak 2018ko abenduaren 5ean onartutakoa.

1.4. TERMINOEN GLOSARIOA

- **Istripu aeronautikoa:** Instalazio aeronautikoak edo aireontziak tartean direla jazotako gertakaria, zeinak larrialdi-maila bat sortzen baitu eta haren garrantzia dela-eta hura kudeatzeko bitartekoak eta/edo baliabideak mobilizatzea eskatzen baitu.
- **Aerodromoa:** Lur-eremu zehatza, horizontala edo inklinatua, edo ur-eremua, eraikinak, instalazioak eta behar diren ekipamenduak barne hartzen dituena, eta, osorik edo zati batean, aireontziak gainazalean iristeko, irteteko, aparkatzeko eta mugitzeko erabiltzen dena.
- **Aireportua:** Instalazio iraunkorrak eta jendearen eskura dauden zerbitzuak dituen aerodromoa da, aire-trafikoari erregulartasunez

erantzuteko erabiltzen dena. Bidaiariak eta zamak iristen edo irteten direnean airezko materiala aparkatzeko eta konpontzeko aukera ematen du.

- **Alerta:** Planaren fasea, larrialdia eragin lezaketen gorabeherei eta bestelako ezohiko egoerei dagokiena. Prebentziozko barne-abisuak eta egoera larria ote den zehazteko ekintzak barne hartzen ditu.
- **Zamalanetarako eremua:** Zama biltegitratzeko eta aireontzien zamalanetarako eraikinak eta zerbitzuak barne hartzen dituen.
- **Mugimendu-gunea:** Aireontziak aireratzeko, lurreratzeko eta mugitzeko erabili behar den aireportu-instalazioaren zati bat, manio-bren eremuak eta plataformak osatutakoa.
- **Eragiketa-gunea:** Larrialdietan, bitartekoak biltzeko eta biktimak salbatzeko, sailkatzeko, egonkortzeko eta ebakutzeko lanetarako erabiltzen den gunea da.
- **Salbamendu-gunea:** Istripu-lekutik gertuko gunea; han egingo dira sutea itzaltzeko, salbamendurako eta biktimak erreskatatzeko lanak.
- **Sorospen-gunea:** Salbamendu-eremutik gertuko eremua; han ezarriko dira triajerako behar diren bitartekoak.
- **Senideei arreta emateko zentroa (SAZ):** Aire-konpainiak senideak hartu eta artatzeko ezarritako gunea, pribatutasun-baldintza ego-kiak dituen harremanetarako pertsonak laguntza eta informazioa eman diezaien biktimen senideei eta onik atera diren pertsonen.
- **Plan Bereziaren Ekintzak Koordinatzeko Zentroa:** Plan Bereziari dagozkion eragiketa guztiak zuzendu eta koordinatzeko zentroa edo toki.
- **Segurtasun-kontrola:** Legez kontrako ekintzetarako erabil daitezkeen armak, lehergailuak edo artikulak sartuko ez direla bermatzeko bitartekoak eta neurriak.
- **Larrialdia instalazio aeronautikoan:** Instalazio aeronautiko baten barruan gertatzen den edozein arrisku-egoera, instalazio horren Autobabeserako Plana aktibatze beharra eragin dezakeena —larritasunaren arabera, Plan Berezi hau aktibatzea eska dezake—.

- **Larrialdia:** Istripu bat gertatzean jazotzen den egoera.
- **Aireontzien ustiatzailea:** Aireontziak norberaren kontura —irabazi-asmoarekin edo irabazi-asmorik gabe— erabiltzen dituen pertsona, erakunde edo enpresa.
- **Garrantzi nazionala duen osasun publikoko gertaera (ESPIN):** Ebaluatu ondoren, osasun publikorako arriskutsutzat jotzen den gertaera, autonomia-erkidego bati baino gehiagori eragiten diona edo eragin diezaiokeena, eta nazio mailako erantzun koordinatua eskatzen duena.
- **Nazioarteko garrantzia duen osasun publikoko gertaera (ESPIL):** Ebaluatu ondoren, osasun publikorako arriskutsutzat jotzen den gertaera, herrialde bati baino gehiagori eragiten diona edo eragin diezaiokeena, eta nazioarteko erantzun koordinatua eskatzen duena.
- **Handling-a:** Aireportuetan bidaiariak lekualdatzeko eta salgaiak zein bidaiarien ondasunen zamaletarako, sailkapenerako eta entregarako zerbitzuak ematen dituzten enpresak izendatzeko era.
- **Heliportua:** Guztiz edo partzialki, helikopteroak iristeko, irteteko edo lurrazalean mugitzeko erabiltzen den aerodromoa edo egitura batean definitutako eremua.
- **Heliportu goratua:** Helikopteroak iristeko eta irteteko diseinatutako egitura edo lurzoru goratu batean kokatutako heliportua.
- **Hipodromoa:** Hegaldian dauden aireontziek lurreratu aurretik itxaroteko eremu aurrez zehaztua.
- **Aireontzien gorabehera:** Aireontzi baten jarduerarekin lotutako gertaera oro, istripua izatera iristen ez dena eta, zuzendu ezean, eragiketen segurtasunari eragiten diona edo eragin diezaiokeena. Gorabeheren ondorioz ez da pertsonentzako lesio larririk edo aireontzientzako kalte larririk gertatzen.
- **Sareta-mapa:** Koordenatu angeluzuzenez osatutako sareta-sistema bat gainjarri den eremu bateko mapa, lurzoruan puntuak kokatzeko erabiltzen dena, horretarako beste seinalerik ez dagoenean.
- **Salgai arriskutsuak:** Nazioarteko adierazpena, garraio-modalitate guztietan erabiltzen dena salgai arriskutsuen eta/edo gai mugatuen

presentzia identifikatzeko. Adierazpen horretan barne hartzen dira lehergaiak, gas konprimatuak edo likidotuak (sukoiak edo toxikoak izan daitezke), likido edo solido sukoiak, substantzia oxidatzaileak, substantzia pozoitsuak, substantzia infekziosoak, material erradioaktiboak, errektiboak edo substantzia korrosiboak.

- **Plataforma:** Lurreko aerodromo batean zehaztutako eremua, aireontziak sartzeko, bidaiariak, posta edo zama ontziratzeke eta lurreratzeke, erregaiz hornitzeko, aparkatzeko edo mantentzeko erabiltzen dena.
- **Aginte-postu aurreratua (APA):** Istripua gertatu den lekutik gertu dagoen egitura operatiboko organoa, Ekintzak Koordinatzeko Zentroarekin etengabeko harremanean laguntza-jarduerak bideratu, zuzendu eta koordinatzen dituzten ekintza-taldeetako buruek edo arduradunek osatutakoa.
- **Elkargunea:** Larrialdiren bat gertatuz gero, puntu horretara bideratzen dira kanpoko baliabideak, gero eragiketa-eremura bideratzeko. Askotan, aurrez ezarritako puntuak dira, kanpoko zerbitzuen artean ezagunak.
- **Hildakoen gela:** Gela horretara eramaten dira istripu batean izan diren hildakoak, horretarako baimen judiziala jaso ondoren.
- **Senideen gela:** Larrialdiek ukitutako pertsonen senideei arreta eta informazioa emateko gela.
- **Onik atera direnen gela:** Onik atera diren pertsonentzako gela, aireontzia ustiatzen duen konpainiak arreta eman eta kontrola egin dezan bertan.
- **Simulakroa:** Larrialdi-plana modu simulatu eta programatuan aktibatzea, plan horretan aurreikusitako jarduerak praktikan jartzeko.
- **Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistema:** Euskal Autonomia Erkidegoko herri-administrazio guztien plan, prozedura, mekanismo, bitarteko eta baliabide guztiak, mota guztietako larrialdiak artatzea eta kudeatzea helburu dutenak. Horiek sistema batean integratzeko eta bateragarri egiteko, beharrezkoa da EAEko babes zibileko planak

(Larrialdiei aurre egiteko bidea - LABI) erakunde-maila guztietan planifikatzeko funtsezko jarraibideak ezartzea.

- **«A» eremua:** Aireportuaren titulartasuneko eraikin, pista, lursail eta instalazio guztiak barne hartzen dituen eremua.
- **Aireko espazioa:** Aireportuko instalazioen zati aeronautikoa. Aireportuko eta ondoko lursail zein eraikinetako mugimendu-eremua, edo horien zatiak, sarrera kontrolatua dutenak.
- **Isolamendu-eremua:** Aireontzi bat kokatzeko eremua, baldin eta susmatzen bada lehergailuak daramatzala edo bahituta badago. Beste aireontzi edo eraikinetatik aldetuta egon behar du, gutxienez 100 m-ko erradiora.
- **Plangintza-eremuak:** Larrialdi bat jasateko probabilitate handia duen lurralde-eremua, non justifikatuta baitago herritarrak prebenitzeko eta/edo babesteko neurriak hartzea.
- **«E» eremua:** Aireportu-barrutiaren kanpoaldea, pista nagusiaren erdigunetik 8 km-ko erradioa duen zirkunferentzia batez mugatua, non aireportuko larrialdi-zerbitzuek esku hartu ahal izango baitute, ahal duten neurrian, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren koordinaziopean.
- **Lur-eremua:** Esparru publikoa. Aireportua eta bertan dauden eraikinak barne hartzen dituen eremua, herritar orok sarbidea duena.

2. LARRIALDI AERONAUTIKOEN ARRISKUAREN AZTERKETA

2.1. HITZAURREA

Hauek dira EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi honen arriskuaren azterketaren helburuak:

- Aireko trafikoarekin eta hari laguntzen dioten instalazioekin zerikusia duten larrialdi-egoerak identifikatzea eta ebaluatzea, istripu larria edo hondamendia eragiten dutenak edo eragin dezaketenak, eta, beraz, babes zibileko planak aktibatzea beharrezkoa egiten dutenak.
- Aireko istripua gertatzeko arriskua duten lurralde-eremuak identifikatzea aireportu-instalazioen inguruan edo aire-ibilbideetan, eta planifikazio-eremuak mugatzea.
- Aireko istripu batek eremu horietan izan ditzakeen ondorioak aurreikustea, inplikaturako aireontzi motaren eta inplikaturako lurraldearen ezaugarrien arabera.

Beraz, Plan honen arriskuaren azterketaren helburua ez da aire-segurtasunaren faktore operatiboak edo prozedurazkoak aztertzea, ezta aireportu-instalazioen segurtasun-baldintzak xehetasunez aztertzea ere, horien araudia eta dokumentazio teknikoa oso ugaria baita. Hala, aireko istripu batek EAEn eragin dezakeen larrialdiaren aurreikuspenean oinarrituta egiten da arriskuaren ebaluazioa.

Arriskuen azterketa honetan ez daude jasota Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioak esleituta dituen arriskua murrizteko neurriak, aireko garraioaren segurtasunaren zein aireko eta aireportuko

nabigazio- eta segurtasun-sistemen antolamendu, gainbegiratze eta ikuskaritzako funtzioei dagokienez.

2.2. ARRISKUA IDENTIFIKATZEA

Jarraian jasota daude jarduera aeronautikoan barnebiltzen diren hainbat elementu eta horien deskribapenak:

- Aireontziak identifikatzea.
- EAEko aireportu-instalazioak identifikatzea.
- Ohiko aire-ibilbideak identifikatzea.

2.2.1. Aireontziak identifikatzea

Aireko istripuen modelizaziorako erabili diren erreferentziako dokumentuetan (horien iturria adierazita dago), honako aireontzi tipologiak erabiltzen dira:

1. kategoria:	Aireontzi zibil arinak, hegal finkokoak. (gehieneko pisu baimendua: 2,3 tona baino gutxiago)
2. kategoria:	Helikoptero zibilak eta militarak.
3. kategoria:	Garraiorako aireontzi zibilak (B mota). (gehieneko pisu baimendua: 2,3 tona baino gehiago, baina 20 baino gutxiago). Fuselaje estuko aireontziak dira, eskualdekoak. Adibidez, aerotaxiak edota errektore txiki motaren bat.
4. kategoria:	Garraiorako aireontzi zibilak (C edo D motak), hau da, gainerako kategorietan jasota ez daudenak. Fuselaje zabaleko aireontziak dira. Adibidez, Boeing 737 edo A320 C kategorian, eta Boeing 767 edo Airbus A340 D kategorian
5. kategoria:	Indar armatuen aireontziak , hegal finkokoak

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

Oro har, tipologia horretako aireontziak EAEko aireportuetan daude, jarraian adierazita dagoen moduan. Baina, Plan Berezi honen ondo-

rioetarako, arreta berezia emango zaie bidaiariak garraiatzeko okupazio handieneko aireontziei (3. eta 4. kategoriak) eta aireportu nagusiei:

Instalazioa	Kategoria	Deskribapen orokorra
Aireportuak: - Bilbo. - Donostia. - Gasteiz.	1, 2, 3, 4, 5	Aireontzi mota guztiak, baita militarrek ere kasu jakin batzuetan.
Dimako aerodromoa	1,2	Hegazkin arinak eta helikopteroak.
Heliportuak: - Iurreta. - Gurutzeta. - Iberdrola dorrea.	2	Helikopteroak soilik.

Hala ere, larrialdia kudeatzeko eraginkortasunari begira, eta Plan Berezi honen ondorioetarako, aireontzien sailkapena bidaiarien kopuruaren eta/edo garraiatzen duten erregai kopuruaren arabera egingo da, Babes Zibileko Sistema Publikoaren barnean larrialdia kudeatzeko beharrezkoak diren baliabideen nondik norakoak ezarri ahal izateko.

BIDAIARI KOPURUA	LUZERA (L) / FUSELAJEA- REN ZABALERA (A)	ERREGAI KOP. GEHIENEZ (LITROTAN)	AIREONTZI MOTA
≤ 8	$0 \leq L < 12$ $A \leq 2$	1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helikopteroak
9 eta 55 bitartean	$12 \leq L < 24$ $A \leq 4$	9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
55-200	$24 \leq L < 49$ $A \leq 5$	90000	Boing 727, 737, 767 / MD-83 / IL-62
> 200	$49 \leq L < 76$ $A \leq 6$	177500	A-300, A-310 / DC- 10 / Boing 747
ZAMA-AIREONTZIA	$0 \leq L < 28$ $A \leq 4$	9000	Metro III / Fokker F-28 / Convair 580
ZAMA-AIREONTZIA	$28 \leq L < 76$ $A \leq 7$	177500	Boing 707, 727 y 747 / Antonov 124/ A-300

2.2.2. Aireportu-instalazioak identifikatzea

EAEko aireportu-jarduera —bidaiarien eta salgaien garraioa, ale-
gia— hiru aireportu nagusietan kontzentratzen da:

Bilboko aireportua:

Loiu, Sondika, Erandio, Derio eta Zamudio udalerrien artean dago, eta 2 pista ditu: 12-30 Pista, erabiliena, eta 10-28 Pista zaharra, erabilera pribatuko aireontzi zibil arinek, hegaldi-eskolek eta abarrek erabiltzen dutena. Halaber, 2 terminal eta 2 plataforma ere baditu: zaharra Sondikako lurretan (bertako eraikinak ez du erabilera publikorik), eta egungo terminala eta plataforma Derio eta Loiuko lurretan.

Pista	Luzera	Zabalera
12-30	2.600 m.	45 m.
10-28	2.000 m.	45 m.

Donostiako aireportua:

Hondarribiko lurretan dago oso-osorik, pista eta plataforma bana ditu, eta bertan dago bidaiarien terminala:

Pista	Luzera	Zabalera
04-22	1.754 m.	45 m.

Gasteizko aireportua:

Gasteizen dago (antzinako Foronda udalerrian), EAEko pistarik handiena du, eta, gainera, salgaien terminal nagusia da.

Pista	Luzera	Zabalera
04-22	3.500 m.	45 m.

Aerodromoen esparruan, EAEk bakarra du, eta garrantzi txikikoa:

Dimako aerodromoa:

Udalerrian bertan kokatua, aerodromo zaharra da; gaur egun ia ez da erabiltzen, noizean behin nekazaritza eta basogintzako lanetarako ez bada.

Pista	Luzera	Zabalera
	400 m.	10 m.

Honako hauek dira aipatu aireportuen jardueraren datuak:

Aireportu komertzialak	Udalerria	Mugimenduak (urtea)	Bidaia-riak (urtea)	Garraiatutako zama (tonak)
Bilbo	Loiu	49.966	5.469.453	1.216.385
Gasteiz	Vitoria-Gasteiz	9.755	140.945	62.156.227
Donostia	Hondarribia	6.415	289.444	6.697

(Iturria: AENA. Eragiketa, Segurtasun eta Zerbitzuen Zuzendaritza. Behin-behineko txostena, 2018)

Heliportuei dagokienez, honako hauek dira AESAn legez erregistratutako instalazioak:

Heliportuak (erabilera mugatua).	Udalerria	
Bilboko aireportua	Sondikako plataforma.	Osakidetza- eta beste batzuen basea.
Ertzaintza- eta basea	Iurreta	Zaintza eta Erreskate Unitatea

Heliportuak (erabilera mugatua).	Udalerria	
Gurutzetako Ospitalea	Barakaldo	Plataforma goratua.
Iberdrola dorrea	Bilbo	Plataforma goratua.

2.2.3. Ohiko aire-ibilbideak identifikatzea

Plan honen ondorioetarako, aireko nabigazioaren eraginpean dauden EAEko lurralde osoa hartu behar da kontuan, altuera desberdinetan eta aireontzi mota desberdinetarako; hala ere, aeronautikako zortasunen mapetan deskribatuta daude aireportu bakoitzean aireratze-, hurbiltze- eta lurreratze-maniobren eragina jasotzen duten eremuak.

Aireportuetako pista-buru bakoitzerako honako ibilbide hauek zehazten dira, dagozkien hegaldi-kartetan adierazita:

- Hegaldi instrumentala, irteera normalizatua (SID).
- Hegaldi instrumentala, iritsiera normalizatua (STAR), IAFak arte (hasierako hurbiltzeko erreferentzia-puntua).
- IAFetatik hurbiltzeko kartak, 7.000 eta 10.000 oin bitarteko altueran dauden itxaroteko «hipodromoak» barne.

Ibilbide horiek orientagarriak dira; izan ere, praktikan, baliteke hurbiltzeko eta aireratzeko maniobrak aldatzea, aireko trafikoari arintasuna emateko. Trafiko hori handia denean, hipodromoak aurreikusten dira itxaroteko aire-espazio gisa, altuera desberdinetan, eta aireontziek bertan itxaroten dute, aireportura hurbiltzeko eta lurreratzeko baimenaren zain.

Aurrerago ikusiko denez, estatistiken arabera, lurreratze- eta aireratze-faseek dakarte istripu-arriskurik handiena.

2.2.4. Aurreikusi beharreko larrialdiak identifikatzea

Analisi historikoaren emaitzak, aireportu nagusietako Autobabeserako planen arrisku-analisien azterketa, nazioarteko erreferentziako

azterlanetan jasotako informazioa eta aireontzien edukiera kontuan hartuta, istripu edo hondamendi larria eragin eta Plan Berezi hau aktibarazi dezaketen hainbat egoera sor daitezke:

Kokapena / Larrialdi mota					
EAEko AIREPORTUETAN	LARRIALDI MAILA	BIDAIRI KOPURUA	LUZERA (L) / FUSELA/EA- REN ZABALERA (A)	ERREGAI KOP. GEHIEZ (LITROTAN)	AIREONTZI MOTA
	1	≤ 8	0≤L<12 A≤2	1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helikopteroak
	2	9 eta 55 bitartean	12≤L<24 A≤4	9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
	3	55-200	24≤L<49 A≤5	9000	Boeing 727, 737, 767 / MD-83 / IL-62
	4	> 200	49≤L<76 A≤6	177500	A-300, A-310 / DC-10 / Boeing 747
	5	ZAMA-AIREONTZIA	0≤L<28 A≤4	9000	Metro III / Fokker F-28 / Convaïr 580
	6	ZAMA-AIREONTZIA	28≤L<76 A≤7	177500	Boeing 707, 727 eta 747 / Antonov 124/ A-300
	LARRIALDI MAILA	BIDAIRI KOPURUA	LUZERA (L) / FUSELA/EA- REN ZABALERA (A)	ERREGAI KOP. GEHIEZ (LITROTAN)	AIREONTZI MOTA
	1	≤ 8	0≤L<12 A≤2	1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helikopteroak
	2	9 eta 55 bitartean	12≤L<24 A≤4	9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
Istripu larria, sutea edo leherketa, aireontziei eragiten diena.	3	55-200	24≤L<49 A≤5	9000	Boeing 727, 737, 767 / MD-83 / IL-62
	4	> 200	49≤L<76 A≤6	177500	A-300, A-310 / DC-10 / Boeing 747
	5	ZAMA-AIREONTZIA	0≤L<28 A≤4	9000	Metro III / Fokker F-28 / Convaïr 580
	6	ZAMA-AIREONTZIA	28≤L<76 A≤7	177500	Boeing 707, 727 eta 747 / Antonov 124/ A-300
Mehatxua, eraso arma- tua, lehergaila edo legez kontrako jabetzea, aireontziei eragiten diena.	1	≤ 8	0≤L<12 A≤2	1000	Cessna 150 / Piper Navajo / Helikopteroak
	2	9 eta 55 bitartean	12≤L<24 A≤4	9000	Fokker F-50 / ATR-42 / Embraer 145
	3	55-200	24≤L<49 A≤5	9000	Boeing 727, 737, 767 / MD-83 / IL-62
	4	> 200	49≤L<76 A≤6	177500	A-300, A-310 / DC-10 / Boeing 747
	5	ZAMA-AIREONTZIA	0≤L<28 A≤4	9000	Metro III / Fokker F-28 / Convaïr 580
	6	ZAMA-AIREONTZIA	28≤L<76 A≤7	177500	Boeing 707, 727 eta 747 / Antonov 124/ A-300

Kokapena / Larrialdi mota				
EAEko AIREPORTUETAN	Istripu larria, luizia, erortzea, sutea, leherketa, ihesa edo isuria, aireportuari eragiten diona.		Terminalaren erai-kina, aparkaleku estalia edo/eta estali gabea.	
			Salgaien terminala, zentral elektrikoa eta instalazio teknikoak.	
			Erregai-depositua (JET A1) eta gasolindegia.	
	Mehatxua, eraso armatua, lehergaila edo legez kontrako jabetzea, aireportuari eragiten diona.		Terminalaren erai-kina, aparkaleku estalia edo/eta estali gabea.	
			Salgaien terminala, zentral elektrikoa eta instalazio teknikoak. Erregai-depositua (JET A1) eta gasolindegia.	
	Aireportuko segurtasun-guneetan baimenik gabe sartzea, segurtasunari eraginda.			
Nazioarteko osasun publikoari eragiten dion gorabehera ¹				
Matxura larria aireportuko instalazioetan edo irrati-balizetan.				

1 Nazioarteko osasun publikoari eragiten dioten gorabeheren aurrean jarduteko prozedura eguneratzea

Kokapena / Larrialdi mota			
HEGALDIAN, EAEko edozein puntutan	Aire-kontroletik desagertutako aireontzia.		
	Pilotuak jakinarazitako larrialdia, hegaldian anomalia larriak eragindakoa.		
	Istripua, sutea edo leherketa, aireontziei eragiten diena.	Salgaiak garraiatzeko aireontzia.	Lur eremua
		Bidaia-irak garraiatzeko aireontzia.	Itsas eremua
			Lur eremua
		Itsas eremua	
Nazioarteko osasun publikoari eragiten dion gorabehera.			
Zerbitzuaren jarraitutasuna.	Matxura larria.	Kontrol-sistemak eta/edo irrati-balizak.	
		Instalazioetan oinarritutako zerbitzuen hornidura.	
	Ziber-erasoa, aireko kontrolari edo aireportuko kudeaketari eragiten diona.		
	Bestelako arrisku natural eta/edo antropikoek eragindakoa gorabehera.		
Larrialdia EAEtik kanpo	EAEtik kanpo izan arren, honako baldintza hauek dituen larrialdia: - Hegaldiaren jatorria, eskala edo helmuga EAEko edozein aireportutan kokatzen bada. - EAEko herritarren presentzia nabarmena badago.		

2.3. ARRISKUAREN AZTERKETA

Beste arrisku batzuk aztertzen diren moduan, ebaluazioa planifikazio-eremu batzuen definizioan eta mugaketan oinarritzen da. Eremu horiek larrialdiaren zuzeneko ondorioak nozitzeko probabilitate handiena duten lurraldeko eremuak dira, kasu honetan istripu aeronautikoaren ondorioz, eta bi dira nagusiki: aireportu-instalazioak eta haien ingurune hurbila, eta EAEko gainerako lurraldea.

Esan bezala, ezinezkoa da istripu bat zehazki non gertatu den finkatzea, eta, beraz, aireontziak istripua izan duen lekuaren ingurune hurbila da eraginpeko eremua, ezin baita kokapen zehatza identifikatu.

Aldiz, planifikazio-eremuak zehaztu egin daitezke, aireportuaren ingurunean inpaktua izateko probabilitate handiago horretan oinarrituta (% 72 plataforma barne hartzen badugu).

Beraz, ez da hertsiki probabilitate-arriskuaren analisi bat egiten (arriskuaren azterketa kuantitatiboa); analisi erdi-kuantitatibo bat egiten da, eta bertan kontuan hartzen dira aireontzien istripu-probabilitateak (hainbat faktoreren arabera), baina azken helburua da, istripu aeronautikorik gertatuz gero, eragina jasateko probabilitate handiena duten lurraldeak ebaluatzea, larrialdi-eragiketa egokiena aurreikusteko eta/edo ezartzeko.

2.3.1. Azterketa historikoa

Gertatutako aireko istripu nagusien analisi historikoa egiteko, honako hauek baliatu dira erreferentzia-iturri gisa:

- IATA. International Air Transport Association. Eragiketen segurtasunari buruzko jakinarazpena, 2018.
- HEZINE. SAFETY. Accident statistics. API data service.
- EASA. European Union Aviation Safety Agency. Annual Safety Review 2018.
- Garraio, mugikortasun eta hiri-agenda Ministerioa. Abiazio zibilean istripuak eta ezbeharrak ikertzeko batzordea (CIAIAC).
- BOEING. Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents. Worldwide Operations 1959-2017.
- Flight Safety Foundation. Aviation Safety Network. Database.

2.3.1.1 Aireko istripu nagusiak Espainian eta munduan

Data	Aireontzia	Enpresa	Tokia	Hildakoak
1977/03/27	Boeing 747	KLM	Tenerifeko aireportua	583
	Boeing 747	Pan Am		
1980/04/25	Boeing 727-46	Dan-Air Services	14 km. Tenerifeko airep.	146
1980/08/13	Learjet 35A	Spantax	8 km. P. Mallorcako airep.	4
1982/09/13	DC-10	Spantax	Malagako aireportua	50
1983/11/27	Boeing 747	Avianca	Mejorada, Madril	181
1983/12/07	DC-9	Aviaco	Madrilgo aireportua	42
	Boeing 727	Iberia		51
1994/07/06	Antonov An-32P	Heliservicio	Mariola mendilerroa	5
1998/09/25	Bae 146-100	Pan Air	Melillako aireportua	38
2001/08/29	CASA CN-235-200	Binter Mediterraneo	Malagako aireportua	4
2001/10/10	Swearingen SA226-AT Merlin IVA	Flight line	Columbretes uharteak - NW	10
2002/06/14	Augusta Bell 205 AB	Helieuropa Services	Toriola. Lleida	8
2008/08/20	DC-9-82 (MD-82)	Spanair	Madrilgo aireportua	154
2015/05/09	Airbus A400M Atlas	Airbus Industrie	4 km. Sevillako aireportua	4

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

Data	Aireontzia	Enpresa	Tokia	Hildakoak
2000/01/30	Airbus A310-304	Kenya Airways	Boli Kosta	169
2000/08/23	Airbus A320-212	Gulf Air	Bahrain	50
2001/07/04	Tupolev TU-154M	Vladivostokavia	Errusia.	181
2001/11/12	Airbus A300 B4	American Airlines	AEB	260
2002/05/25	Boeing 747-209B	China Airlines	Taiwan	225
2003/12/25	Boeing 727-223	UTA de Guinée	Benin	141
2004/01/03	Boeing 737-3Q8	Flash Airlines	Egipto	148
2005/08/16	DC-9 82 (MD82)	West Caribbean A.	Venezuela	160
2006/05/03	Airbus A320	Armavia EK	Adler / Sochi, Errusia	113
2006/08/22	Tupolev TU-154M	Pulkovo Aviation	Ukraina	170

Data	Aireontzia	Enpresa	Tokia	Hildakoak
2006/08/27	Canadair Regional Jet	Comair (Delta C.)	AEB	49
2006/09/29	Boeing 737 Next Gen	GOL Trans. Aereos	Brasil	154
	Embraer EMB-135BJ	Excel Aire		
2006/10/29	Boeing 737	ADC Airlines	Nigeria	96
2007/01/01	Boeing 737	Adam Air	Indonesia	102
2007/01/07	Boeing 737	Garuda	Indonesia	21
2007/05/05	Boeing 737	Kenya Airways	Kamerun	114
2007/07/17	Airbus A320	TAM	Brasil	186
2007/09/16	McDonnell Douglas	One-Two-Go Air	Tailandia	90
2007/11/30	McDonnell Douglas	World Focus Air	Turkia	57
2008/02/21	ATR 42/72	Santa Barbara Air	Venezuela	46
2008/06/10	Airbus A310	Sudan Airways	Sudan	30
2008/08/24	Boeing 737	Itek Air	Kirgizistan	65
2008/09/14	Boeing 737	Aeroflot-Nord	Errusia	88
2009/02/07	EMB-110P1	Manaus Aerotaxi	Brasil	24
2009/02/12	DHC-8-402 Q400	Colgan Air	AEB	50
2009/06/01	Airbus A330-200	Air France	Ozeano Atlantikoa	228
2009/06/30	Airbus A310-304	Yemenia Airways	Komoreak	152
2009/07/15	Tupolev 154M	Caspian Airlines	Qazvin, Iran	168
2010/07/28	Airbus A321-231	Airblue	Pakistan	152
2010/05/22	Boeing 737 8HG	Air India Express	India	158
2012/06/03	DC-9 83 (MD83)	Dana Air	Nigeria	159
2013/02/26	Globo Ultramagic N425	Egyptian Airship and Balloon	Luxor, Egipto.	19
2014/03/08	Boeing 777-2H6ER	Malasya Airlines	Ozeano Indikoa	239
2014/07/17	Boeing 777-2H6ER	Malasya Airlines	Ukraina	298
2014/07/24	MD-83	Swiftair	Mali	116
2014/12/28	Airbus A320-216	Indonesia Air Asia	Indonesia	162
2015/03/24	Airbus A320-211	Germanwings	Frantzia	150
2015/10/31	Airbus A321-231	Metrojet	Egipto	224
2018/10/29	Boeing 737 MAX8	Lion Air	Indonesia	189
2019/03/10	Boeing 737 MAX8	Ethiopian Air Lines	50 km. Addis Abeba	157

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

2.3.1.2 Euskal Autonomia Erkidegoan izan diren aireko istripu nagusiak.

Data	Aireontzia	Enpresa	Tokia	Hildakoak
1968/06/18	Piaggio PD.808	Piaggio Aero Ind.	Jaizkibel mendia. Gipuzkoa.	6
1985/02/19	Boeing 727	Iberia	Oiz mendia, Bizkaia	148

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

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

(Iturria: CIAIAC. Istripu eta ezbehar larrien ikerketa Espainiako lurraldean, 2000-2019)

2.3.1.3 Azterketa historikoaren emaitzak.

2.3.1.3.1. Aireko istripuen maiztasuna eta banaketa

IATAk (International Air Transport Association) 2019/02/21ean argi-taratutako komunikatuaren arabera:

“Istripu larrien tasa (milioi bat hegalditan izandako istripu larrien kopuruaren arabera neurtuta) 1,35koa izan zen —istripu bat 740.000 hegaldiko—. Tasa, beraz, hobetu egin da, azken bost urteetan (2013-2017) 1,79koa izan delako.

Hala ere, sektoreak okerrera egin du 2017an erregistratutako 1,11ko errekorren aldean; hori da aeronautikako segurtasunerako erreferenziako urtea”.

EASA Aire Segurtasunerako Europako Agentziak (European Union Aviation Safety Agency) 2018an argitaratutako Annual Safety Review txostenaren arabera (2007-2017 aldiari dagokio), aireko istripu-tasaren beherakada nabarmena hauteman daiteke, hegaldien erabiltzaileen etengabeko hazkundera gertatuta ere.



AEBtako Garraioaren Segurtasunerako Batzorde Nazionalaren datuen arabera (NTSB), azken 10 urteetan, hauek dira aireko istripuen estatistikaren batezbestekoak, hegaldi kopuruarekin alderatuta:

Aireontzi mota	Istripua izateko probabilitatea
Aireontzi zibil arinak. 1. kategoria.	10^{-7}
Helikoptero zibilak eta militarrek. 2. kategoria.	10^{-7}
Garraiorako aireontziak (B mota). 3. kategoria.	$3,9 \times 10^{-10}$

Aireontzi mota	Istripua izateko probabilitatea
Garraiorako aireontziak (C eta D motak). 4. kategoria.	$4,7 \times 10^{-10}$
Borroka-aireontziak eta erabilera militarreko jetak.	2×10^{-8}

2.3.1.3.2. Hildakoen banaketa, hegaldiaren faseen arabera.

«Statistical Summary of Commercial Jet Airplane Accidents 2008-2017» dokumentuaren arabera (iturria: BOEING 2018), hegaldi-erregimen egonkorreko ibilbidean istripuen % 11 bakarrik gertatzen dira, nahiz eta hegaldi-denboraren % 57 izan (1,5 orduko hegaldietarako batez beste).

Iturri beraren arabera, istripuen % 49 lurreratzean gertatzen dira, gehi % 7 hurbiltzeko maniobretan eta % 4 hasierako jaitsieran. Istripuen % 60 lurreratze-prozesu osoan gertatzen dira.

Aireratzeko maniobretan, pistan zein goratzeko unean, guztizkoa % 19koa da. Plataforman istripuen % 9 gertatzen dira.



Iturria: BOEING 2018

Helikopteroen kasuan, hegaldiko istripuen maiztasuna $1,2 \times 10^{-5}$ da hegaldi-ordu bakoitzeko, eta, gainera, horien % 17k bakarrik izaten ditu hildakoak; beraz, 2×10^{-6} heriotza izaten dira hegaldi-ordu bakoitzeko.

Aireratzeko eta lurreratzeko maniobrei dagokienez, maniobren ondoriozko maiztasuna $2,9 \times 10^{-6}$ da, eta horietako gehienak biktimarik gabeko gertakariak izaten dira.

2.3.1.3.3. Aireko istripuen zonakatzea

Pista-mugetatik kanpo, lurreratzean istripuren bat gertatuz gero, inpaktua izateko probabilitate handieneko eremua pista baino 500 metro lehenagokoa da, lurreratze laburregiari dagokienez, eta, pistaren amaieratik 500 metro haragokoa, aireratzeei dagokienez. Bi kasuetan, 1.000 metrora ere zabaltzen da eremua; distantzia horretan gertatzen dira ia istripu guztiak.

Helikopteroen kasuan, kokapenari dagokionez, istripuen % 93 heliportutik 100 metro baino gutxiagora gertatzen dira (ondorioz, maiztasuna: $2,7 \times 10^{-6}$), eta gainerako % 7 100 eta 200 metro bitartean (ondorioz, maiztasuna: 2×10^{-7}).

2.3.2. Aireportu-instalazioen arriskua ebaluatzea

2.3.2.1 Metodologia

Arriskua ebaluatzeko, ohiko probabilitate- eta larritasun-parametroak hartzen dira abiapuntu, honako taula hauen arabera:

• **Gertatzeko probabilitatea zenbatestea:**

Kategoria	Probabilitatea
HANDIA	Urtean behin baino gehiagotan.
ERTAINA	Urtean behin eta 100 urtean behin bitartean.
TXIKIA	100 urtean behin baino gutxiagotan.

• **Ondorioen larritasuna zenbatestea:**

Kategoria	Probabilitatea
HANDIA	Hildakoak edo 100.000 € baino gehiagoko galerak.
ERTAINA	Lesio arinak edo 10.000 € eta 100.000 € bitarteko galerak.
TXIKIA	Arazo operatiboak soilik edo 10.000 € baino gutxiagoko galerak.

• **Arrisku maila zenbatestea:**

		Probabilitatea		
		HANDIA	ERTAINA	TXIKIA
Larritasuna	HANDIA	HANDIA	HANDIA	ERTAINA
	ERTAINA	ERTAINA	ERTAINA	TXIKIA
	TXIKIA	ERTAINA	TXIKIA	TXIKIA

2.3.2.2 Emaitzak

Parametro horien ebaluazioari dagokionez, arriskua ebaluatzeko bi taula sortzen dira, bata, instalazio aeronautikoetarako, eta bestea, jatorri natural, teknologiko edo antropikoko beste arrazoi batzuen ondorioz, instalazio horiek eta/edo zerbitzuaren jarraitutasuna arriskuan jar ditzaketen kanpoko arriskuak deskribatzen dituen.

Kalkulatutako arrisku-maila teorikoa etengabe eguneratzen da, arau-garapenaren, prebentzio-neurri berrien aplikazioaren, mehatxu berrien agerpenaren edo teknologia berrien ezarpenaren arabera.

Kontuan hartuta hainbat neurri zuzentzaile aplikatzen direla da-
goeneko, eta horiek gaur egun inplementatuta daudela bai instalazio
aeronautikoetan, bai horiei eragin diezaieketen kanpoko arriskuen ku-
deaketan, honako ebaluazio eguneratu hau ateratzen da:

Arriskua			Probabilitatea	Larritasuna	Arrisku maila
EAEko AIREPORTUETAN	Istripu larria, sutea edo leherketa, <i>aireontziei</i> eragiten diena.	Aireontzi txikiak (1. eta 2. kategoriak), heritarrei eta/edo lurreko instalazioei nabarmen eragiten dietenak.	ERTAINA	ERTAINA	ERTAINA ^{1,5}
		Garraiorako aireontzi handiak (3. eta 4. kategoriak).	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ^{4,5}
	Mehatxua, eraso armatua, lehergaia edo legez kontrako jabetzea, <i>aireontziei</i> eragiten diena.	Aireontzi txikiak (1. eta 2. kategoriak), heritarrei eta/edo lurreko instalazioei nabarmen eragiten dietenak.	ERTAINA	ERTAINA	ERTAINA ^{1,3}
		Garraiorako aireontzi handiak (3. eta 4. kategoriak).	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ^{1,3}
	Istripu larria, luizia, erortzea, sutea, leherketa, ihesa edo isuria, <i>instalazioei</i> eragiten diena.	Terminalaren eraikina, aparkaleku estalia edo/eta estali gabea.	TXIKIA	ERTAINA	TXIKIA ⁶
		Salgaien terminala, zentral elektrikoa eta instalazio teknikoak.	TXIKIA	ERTAINA	TXIKIOA ⁶
	Mehatxua, eraso armatua, lehergaia edo legez kontrako jabetzea, <i>instalazioei</i> eragiten diena.	Erregai-depositua (JET AI) eta gasolindegia.	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁶
		Terminalaren eraikina, aparkaleku estalia edo/eta estali gabea.	ERTAINA	ERTAINA	ERTAINA ^{1,2}
	Aireportuko segurtasun-guneetan baimenik gabe sartzea, segurtasunari eraginda.	Salgaien terminala, zentral elektrikoa eta instalazio teknikoak. Erregai-depositua (JET AI) eta gasolindegia.	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ^{1,2}
			TXIKIA	ERTAINA	TXIKIA ¹
	Matxura larria aireportuko instalazioetan, komunikazioetan edo irati-balizetan.	Nazioarteko osasun publikoari eragiten dion gorabehera.	TXIKIA	ERTAINA	TXIKIA ⁷
			TXIKIA	HANDIA	TXIKIA ⁶
	Ziber-erasoa, aireko kontrolari edo aireportuko kudeaketari eragiten diona.		ERTAINA	HANDIA	ERTAINA ⁸

Honako hauek dira arriskuen ebaluazio hori egiten laguntzeko hartu diren neurrietako batzuk:

1	Terminaletara eta aireportu-barrutietara sartzeko kontrol zorrotzak ezarri dira, poliziak etengabe zainduta.
2	Polizia-zaintza dago aireportu-ingurunean sartzeko kontrolean, eta kontrol zorrotza fakturatutako eta/edo eskuko ekipajeetan.
3	Aparatu mota baimentzeari, hegaldi-eremuari eta pilotuaren akreditazioari (poliziaren kontrolpekoa) buruzko arau zorrotz eta murriztaile bat ezarri da.
4	Suteen aurkako nahitaezko prestakuntza espezifikoko araua ezarri da aireportuko eta kabinako langileentzat, baita itzaltze zerbitzu propioa ere.
5	Aireportu-trafikoa eta aireratze- nahiz lurreratze-maniobrak kontrolatzeko eragiketa-prozedura zorrotzak ezarri dira.
6	Instalazioei mantentze-kontrol prebentibo zorrotzak egiten zaizkie.
7	Aireontzian dagoen tripulazioak edozein sintoma detektatuz gero edo infekzioaren edo bioterrorismo kasuen edozein susmo arrazoitu izanez gero, hegaldia Madril-Adolfo Suarez edo Bartzelona-El Prat aireportuetara desbideratuko da. EAEn premiaz lurreratu behar izanez gero, aireontzia bera eta/edo ukitutako bidaiariak konfinatuko dira.
8	Inkomunikatuta egonda eta/edo aire-kontrolak huts eginez gero, nabigagarritasuna eta lurreratzea ziurtatu ahal izateko maniobra-prozedurak ezarri dira.
9	Alerta-mekanismoak dituzte SOS Deiak - Euskadiko Larrialdia Koordinatzeko Zentroak, aire-trafikoa kontrolatzeko dorreek eta aireportuetako Ekintzak Koordinatzeko Zentroak, eta, horiei esker, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren jardura azkarra bermatzen da.

2.3.2.3 Kanpoko arriskuak ebaluatzea.

Plan honetan jasotako aireportu-instalazioak barne hartzen dituzten udalerrriak edo eskualdeak honako arrisku hauen eraginpean daude, EAEko kasuan kasuko plan berezien eta prozedura operatiboen arabera, eta arrisku horien ebaluazio eguneratua honako hau da:

Aireportu komertzialak	Udalerria	Suteak Baso-gintzakoak	Arriku kimikoa	Salgai arrisksuen garraioa	Eragin mota		
	Uhondeak			Errepeidea	Trenbideak	Elurteak	Meteorologia
Bilbao	Lou	Arriku txikia	Arriku ertaina	Arriku ertaina	Arriku txikia	Arriku txikia	Beste batzuk
Vitoria-Gasteiz	Vitoria-Gasteiz	Arriku handia	Arriku txikia	Arriku ertaina	Arriku txikia	Arriku txikia	Arriku txikia
Donostia-San Sebastián	Hondarribia	Arriku handia	Arriku txikia	Arriku txikia	Arriku txikia	Arriku txikia	Arriku txikia

Aerodromoak	Udaleria	Eragin mota					Seismoak
		Uholdeak	Suteak Basogintzakoak	Arrisku kimikoa	Salgai arrisksuen garraiba	Elurteak	
					Errepeidea	Trenbideak	
Dima	Dima	Arrisku txikia	Arrisku ertaina	Arrisku txikia	Arrisku txikia	--	Arrisku handia

[illegible]

OHARRA: Sondiako heliportuko (OSAKI)ETZaren eta beste operadore batzuen basea) kanpo-arriskuaren ebaluazioa Bilboko aireportuaren barruan sartzen da.

2.3.3. Istripu aeronautikoa izateko arriskua ebaluatzea

2.3.3.1. Kalkulua egiteko irizpideak

Beste arrisku teknologiko batzuk aztertzen diren bezala, arrisku-analisiaren helburua da lurralde-eremuan istripuren bat gertatuz gero eraginik izateko probabilitate handiena duten plangintza-eremuak mugatzea.

Horrekin lotuta, puntu jakin bateko inpaktu-probabilitatearen kalkuluari egiten zaio erreferentzia ikerketarik garatuenetan. Aireportuen, aerodromoen eta/edo heliportuen inguruko plangintza-eremuak zehazteko erabili den metodologia inpaktu-probabilitate horretan oinarritu da, eta plangintza-eremu bakoitzerako atalase bat zehaztu da. Metodologia hori Britainia Handiko HSE (Health and Safety Executive) erakundearen 1997ko «The calculation of aircraft crash risk in the UK» izeneko ikerketan oinarrituta dago.

2.3.3.2 Emaitzak

Arriskuaren ebaluazio horrek honako gogoeta hauek planteatzen ditu:

- a. Erregimen egonkorreko hegaldi-fasea da hegaldi osoan istripua izateko probabilitate gutxien duen zatia. Esan bezala, istripuen % 11 bakarrik gertatzen dira ibilbidean.
- b. Fase horren barruan, aireontziak pilotzearen ondorioz, hipodromoetan itxaroteko maniobrek dute arrisku-maila handiena, betiere lurreratzeko eta aireratzeko maniobretan istripua izateko probabilitatetik oso urrun.

- c. Hegaldi-erregimen egonkorrean gertatzen diren istripuen kasuan, askoz ere biktima gehiago izaten dira aireontzietan doazenen artean, lurraldean kaltetutako beste pertsonen artean baino.
- d. Euskal Autonomia Erkidegoa zeharkatzen duten ibilbide komertzialek EAEko ia lurralde osoan dute eragina, neurri handiagoan edo txikiagoan.
- e. Aireontziek hegaldi komertzialetan (bidaiariak eta zama) eta hurbiltzeko maniobretan izan dituzten istripuen aurrekariak daude EAEn.
- f. Gainera, aireontzi arinen istripuak gertatu izan dira; horrelakoetan, aurrez zehaztutako ibilbidea izanda ere, eguraldi txarra edo pilotuen hutsegiteak direla medio, aireontzia desbideratu egiten da, eta biktimak, normalean, bidaiariak izaten dira.

Bestalde, aparatu baten hegaldiko leherketa-kasuetarako erreferentzia teknikoetan (HSE), ohiko hegaldi baten istripuan (925 km/h eta 10.000 m-ko altuera) hegazkinaren hondarrek lurzoruan eragiten duten talkak kaltetutako eremua identifikatzen da (2 km-ko zabalera eta 15 km inguruko luzera).

Hegaldi-eragiketen eta Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemara konektatzeko hainbat prozedura ezartzeak kalkulaturako arrisku-maila murrizten du. Hona hemen taula:

Arriskua		Probabilitatea	Larritasuna	Arrisku maila	
HEGALDIAN, EAEko edozein puntutan	Aire-kontroletik desagertutako aireontzia.	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁹	
	Pilotuak jakinarazitako larrialdia, hegaldian anomalia larriak eragindakoa.	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁹	
	Istripua, sutea edo leher- keta, <i>aireontziei eragiten diena</i> .	Aireontzi txikiak (1. eta 2. kategoriak), herritarrei eta/edo instalazioei nabar- men eragiten diotenak.	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁹
		Itsas eremua	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁹
		Lur eremua	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁹
		Itsas eremua	TXIKIA	HANDIA	ERTAINA ⁹
	Nazioarteko osasun publikoari eragiten dion gorabehera.		TXIKIA	ERTAINA	TXIKIA ⁷
	Bird Strike (hegaztien aurkako talka)		TXIKIA	ERTAINA	TXIKIA ¹⁰

Arriskua murrizten laguntzen duten eragiketa-prozedurak eta/edo ezarritako neurriak:

7	Aireontzian dagoen tripulazioak edozein sintoma detektatuz gero edo infekzioaren edo bioterrorismo kasuen edozein susmo arrazoitu izanez gero, hegaldia Madril-Adolfo Suarez edo Bartzelona-El Prat aireportuetara desbideratuko da. EAEn premiaz lurreratu behar izanez gero, aireontzia bera eta/edo ukitutako bidaiariak konfinatuko dira.
9	Alerta-mekanismoak dituzte SOS Deiak - Euskadiko Larrialdiak Koordinatzeko Zentroak, aire-trafikoa kontrolatzeko dorreek eta aireportuetako Ekintzak Koordinatzeko Zentroak, eta, horiei esker, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren jardura azkarra bermatzen da.
10	Hegaztiak egotea ohikoa den arren, azken gertakarien eta egindako azterlan eta jarraipenen ondorioz, aireontziek hegaztiekin talka egiteko duten arrisku-maila ezartzen da.

2.3.4. Kalteberatasuna

Apartatu honen helburua da, planteatutako larrialdi-egoerei dagokienez, instalazio aeronautikoetatik hurbil dauden istripu-probabilitate handieneko eremu horien kalteberatasuna aztertzea. Eremu horietan, kalteberatasun-faktore hauek hartuko dira kontuan:

- Aurreikusitako larrialdi motetan inplikaturako biztanleriaren estimazioa.
- Kasuan-kasuan, eragin-eremuen edo plangintzako eremuen barruan dauden elementu kaltebera esanguratsuak.
- Lurraldean dauden eta, bi norabidetan, larrialdi aeronautikoarekin elkarreragin dezaketen beste arrisku batzuekin gerta litekeen domino efektua.

2.3.4.1. Aireportuko instalazioen barruan

Aireportu-instalazioetako larrialdietarako, eraginpean egon daitekeen biztanleria, gutxi gorabehera, honako hau izango litzateke: instalazioko langileak, zuzenak zein zeharkakoak (garraio publikoa, taxiak,

etab.) edo azpikontratatuak, baita jendearentzat zabalik dauden eremuetan dauden bidaiari eta/edo senideak ere.

Barneko elementu kalteberei dagokienez, halakotzat hartzen dira esparruaren barruan dauden gune eta ekipamenduak: terminalaren erakina, aparkalekuak, jatetxeak, merkataritza-guneak edo atsedenguneak eta zamalanetarako terminala, hangarrak eta instalazio teknikoak, etab.

Aireportuko instalazio bakoitzaren autobabeserako planak honako hauek jaso beharko ditu: arriskuaren ebaluazioa, prebentzio-ekintza, jarduketa-prozedurak, horietako bakoitza husteko eta/edo konfinatzeko baldintzak, eta hura arautzen duen araua betetzea.

2.3.4.2. Hegaldiko istripuak eragindako kalteberatasuna

Aireontziak, aireportuko instalaziotik abiatu ondoren, hegaldian istripuren bat izanez gero, honako hau izango dira erasandako populazioa: inplikaturako aireontziko edo aireontzietako bidaiariak, eta aireontziaren inpaktu zuzena zein zeharkakoa edo leherketa edota aireontzi-zatien askatzea jasaten duen lurraldeko biztanleria.

Eragin-eremua ezarri da, honako hauek kontuan hartuta:

- Aireontzia gelditzeko behar den espazioa, dagokion lurreratze-pistaren antzeko luzera duena.
- Ekortze-espazioaren balizko zabalera teorikoa, hegal-hedaduratik abiatuta, aireontzi mota ohikoenak oinarri hartuta.

Dena den, beste zenbait alderdi ere kontuan hartu behar dira:

- Aireontzia herrigunean eroriz gero, talkak aireontzia geldiaraziko luke, eta ekortze-ibilbidea askoz txikiagoa izango litzateke, baina, aldiz, eraikin oso bati edo batzuei eragin liezaieke, eta horietan biztanle-pilaketa izaten da; beraz, aplikaturako irizpideak baliozkoak dira oraindik.

- Estimazio honen helburua da izan litekeen tragediarik okerrenaren magnitudea kalkulatzeko, talde operatibo desberdinen lanaren oinarri izan dadin.
- Zenbait istriputan hegazkinek ezpona bat jo dute, Barajasen kasu, eta bidaiariak bakarrik kaltetu dira. Baina, halaber, istripuak gertatu dira aireportuko lurretatik gertu dauden auzo jendetsuetako eraikinetan ere (Bijlmer. Amsterdam).
- Hegazkin arinen kasuan, eta analisi historikoaren arabera, kaltetuak aireontziaren barruan daudenak izaten dira soilik.

Hegaldian leherketa gertatuz gero, kalkuluen arabera, 30 km²-ra irits daiteke istripuaren eraginpeko batez besteko eremua, aireontzi-zatiak erori daitezkeela eta. Lurralde-eremuaren zabalak eta zatien bidezko eragin ausazkoak izugarri zailtzen dute kasu hori aztertzea.

2.3.4.3.Ukitutako biztanleria kalkulatzeko

Aireportuen inguruan istripu aeronautiko batek kaltetutako pertsonak kalkulatzeko, aurrez aipatutako I. eta II. plangintza-eremuak hartu dira erreferentzia gisa, aireportuaren inguruko inpaktu-probabilitatean oinarrituta.

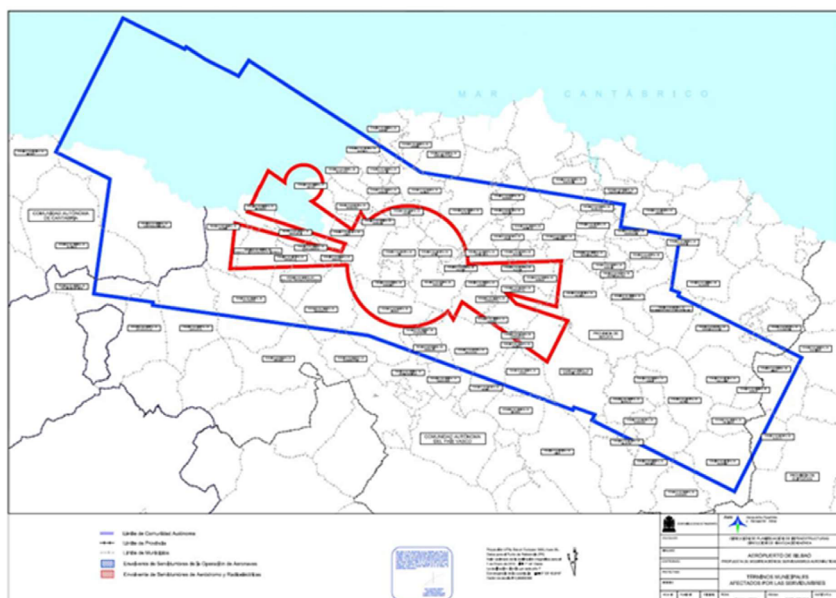
Kaltetutako pertsonen kopurua zenbatesteko, EUSTATen LUR-DATA Zerbitzutik lortutako biztanleriaren kalkulua hartzen da oinarri gisa, zerbitzu horretan sektorizatu baitira aipatutako I. eta II. esku-hartze eremuak.

Aireportua	Udalerriak		Dentsitatea (bizt./km ²) ¹	Ukitutako pertsonak	
				Aireontzia	Gunea
Bilbao Pista 12-30	I EREMUA	Loiu Sondika Derio Zamudio Erandio	155,6 655,4 640,8 180,1 1.282,9	220 ²	4.508 ³
	II EREMUA	Loiu Sondika Derio Zamudio Erandio Lezama Larrabetzu Leioa Getxo	155,6 655,4 640,8 180,1 1.282,9 146,8 95,2 3.718,9 6.548,1		27.239 ³
Bilbao Pista 10-28	I EREMUA	Sondika Derio Loiu Zamudio Erandio Sestao	655,4 640,8 155,6 180,1 1.282,9 7.565,4		3.662 ³
	II EREMUA	Sondika Derio Loiu Zamudio Lezama Erandio Barakaldo Sestao Portugalete Trapagaran Ortuella	655,4 640,8 155,6 180,1 146,8 1.282,9 3.922,2 7.565,4 14.506,0 923,9 1.040,7		56.893 ³

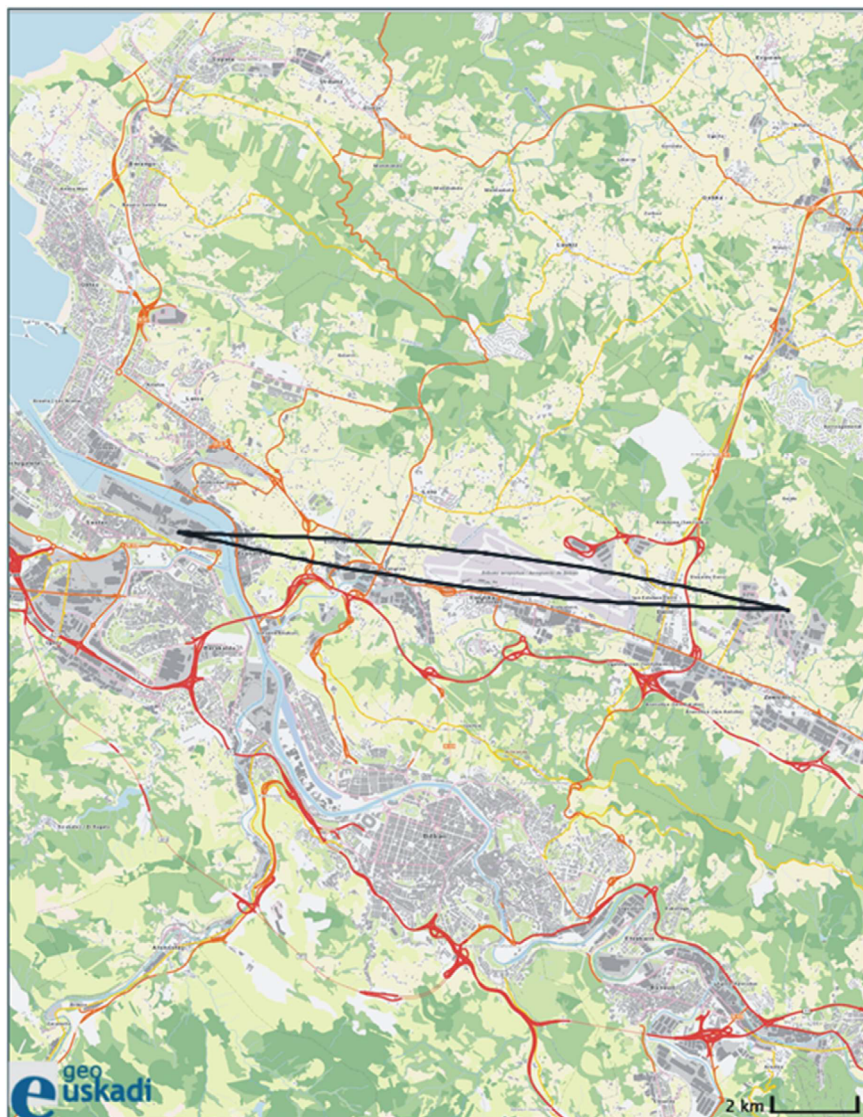
1 Iturria: EUSTAT.

2 Airbus A-320 erreferentzia, aireportu horretan erabili ohi den aireontzia denez.

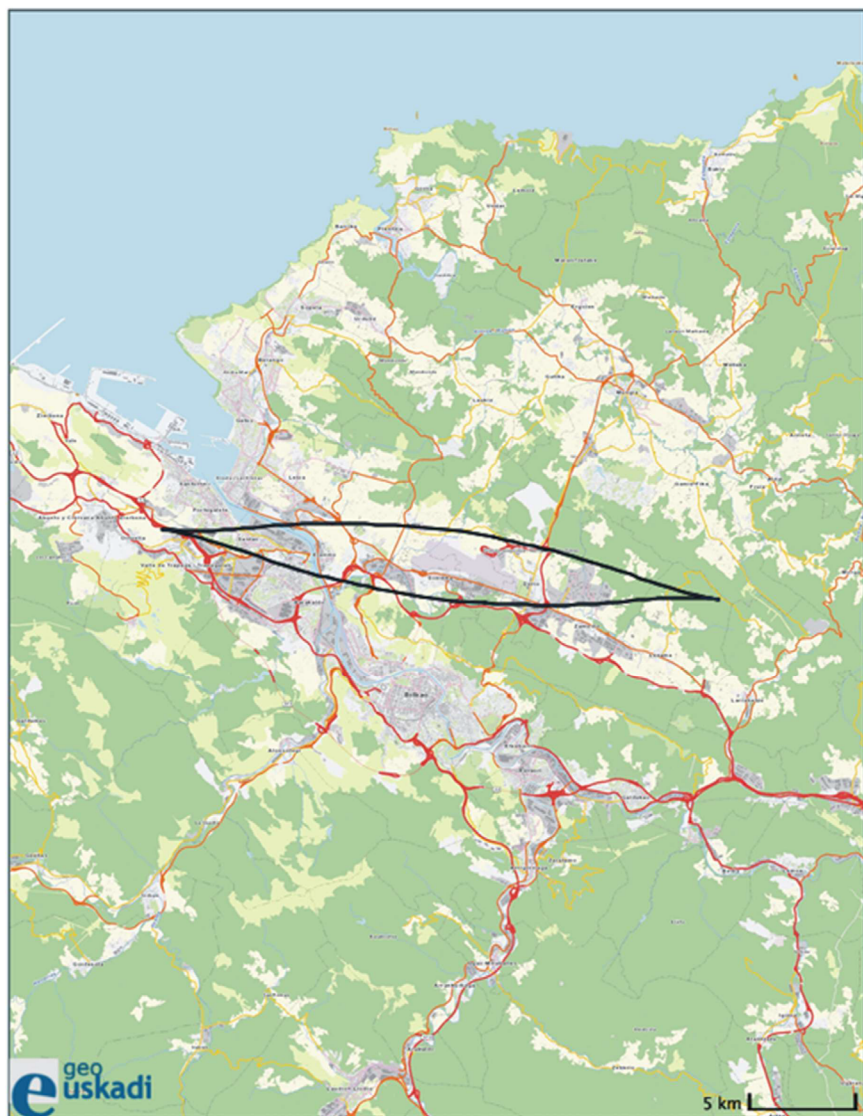
3 Iturria: LUR DATA. GeoEuskadi.



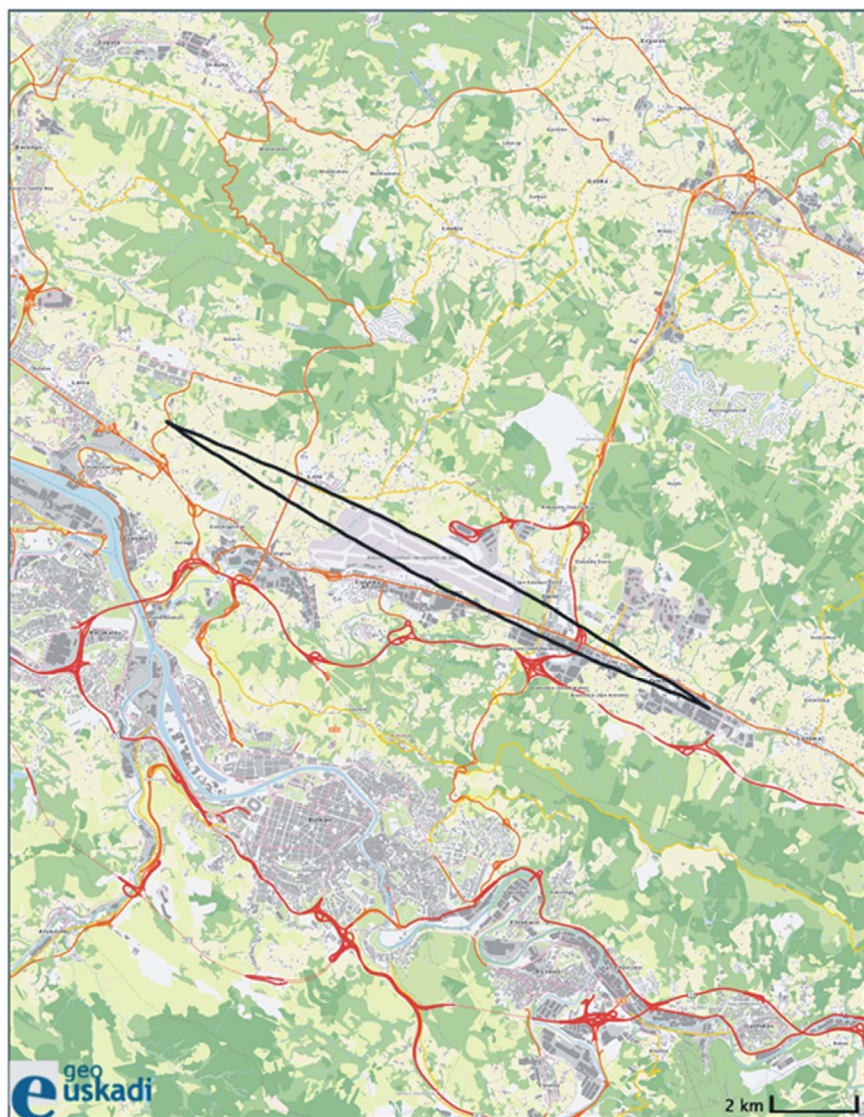
(Iturria: Bilboko aireportuko aeronautika-arloko zortasunen mapa. AESA)



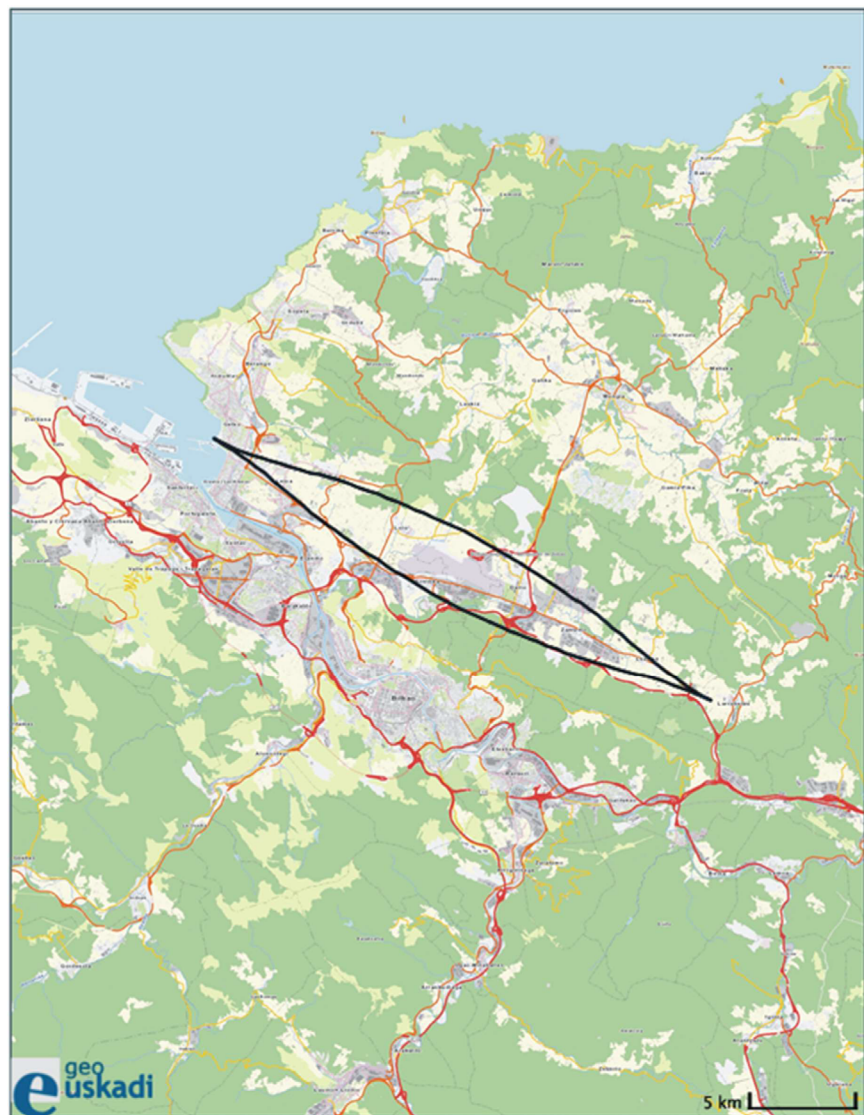
I. EREMUA. Bilboko aireportua (Pista: 10-28).



II. EREMUA. Bilboko aireportua (Pista: 10-28).



I. EREMUA. Bilboko aireportua (Pista: 12-30).

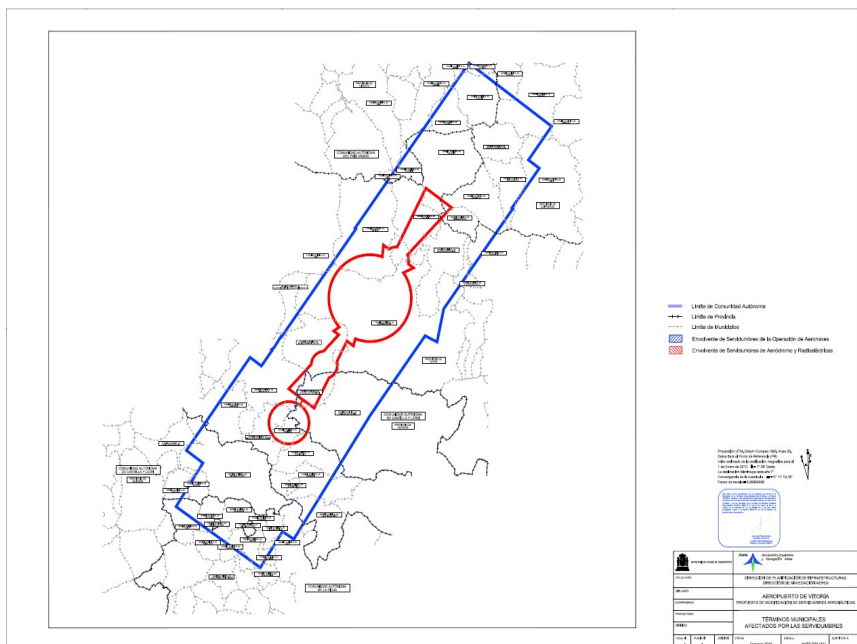


II. EREMUA. Bilboko aireportua (Pista: 12-30).

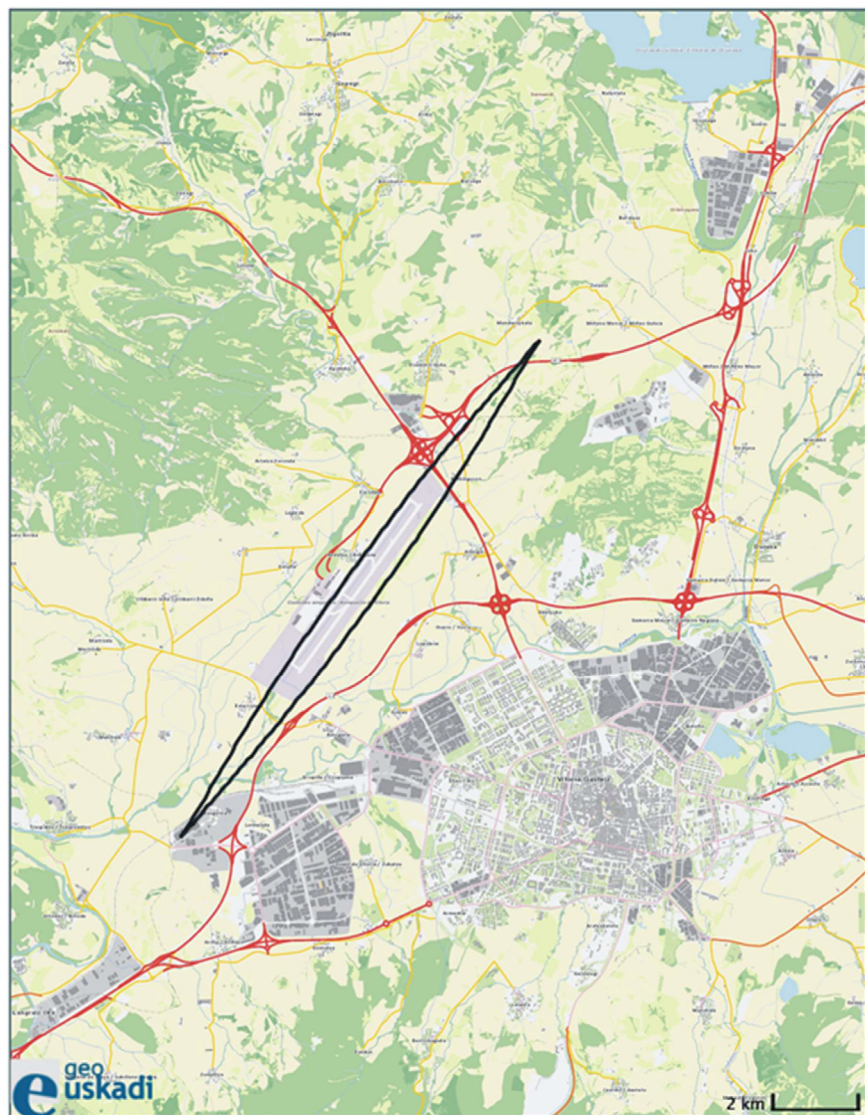
Aireportua	Udalerriak		Dentsitatea (bikt./km ²)	Ukitutako pertsonak	
				Aireontzia	Gunea
Vitoria-Gasteiz Pista 04-22	I EREMUA	Vitoria-Gasteiz Zigoitia	882,4 16,8	220 ¹	8 ²
	II EREMUA	Vitoria-Gasteiz Zigoitia Arratzua- Ubarrundia Legutio Iruña Oka	882,4 16,8 18 38,6 64,9		619 ²

1 Airbus A-320 erreferentzia, aireportu horretan erabili ohi den aireontzia denez.

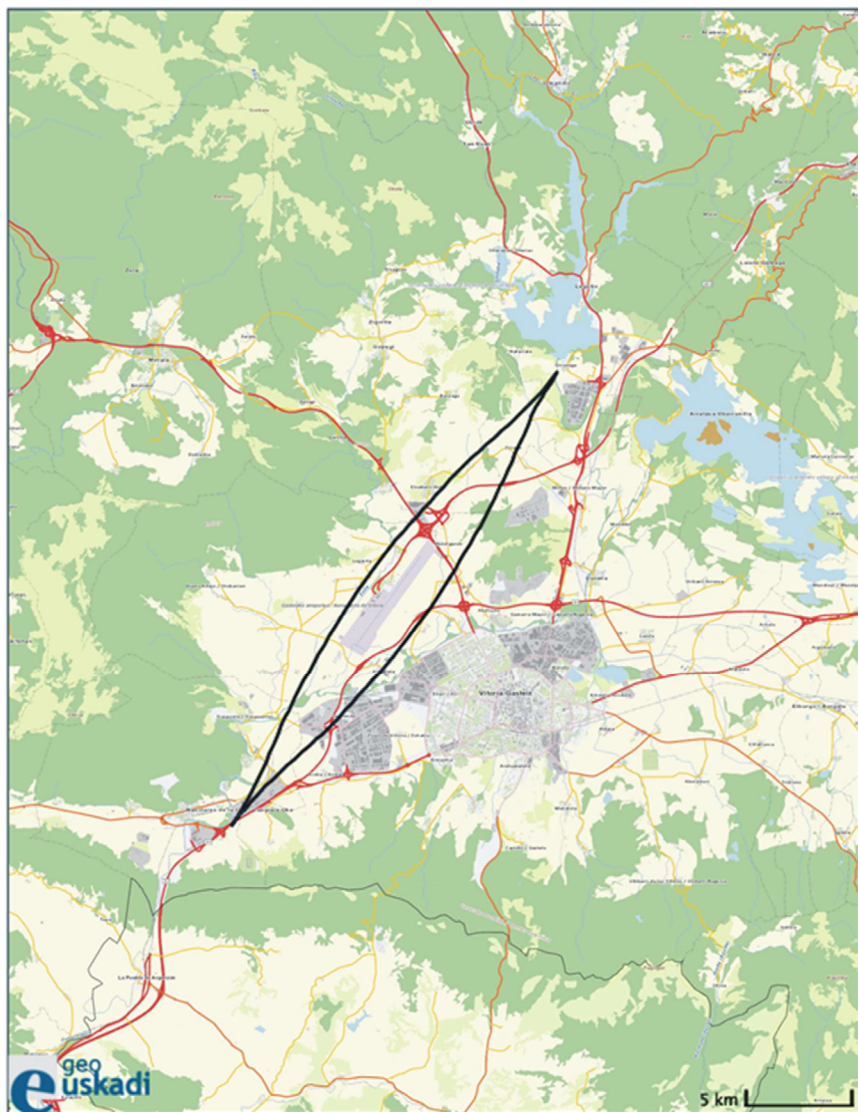
2 Iturria: LUR DATA. GeoEuskadi.



(Iturria: Gasteizko aireportuko aeronautika-arloko zortasunen mapa. AESA)



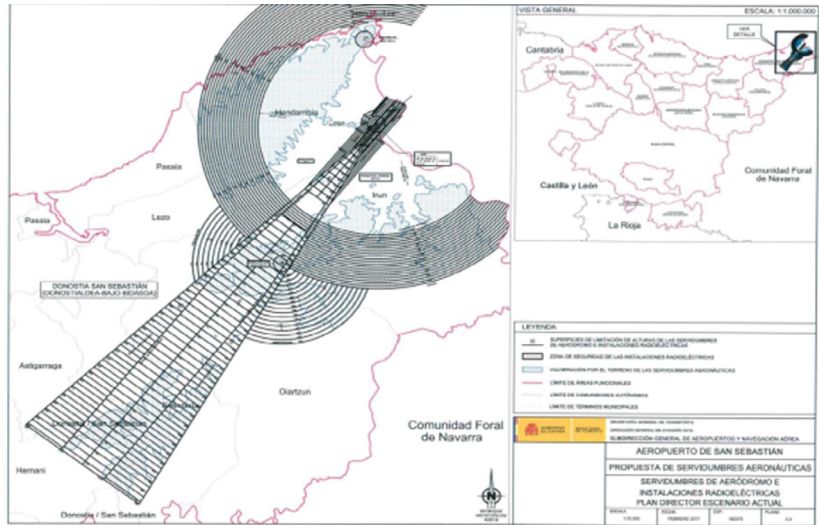
I. EREMAU. Gasteizko aireportua (Pista: 04-22).



II. EREMUA. Gasteizko aireportua (Pista: 04-22).

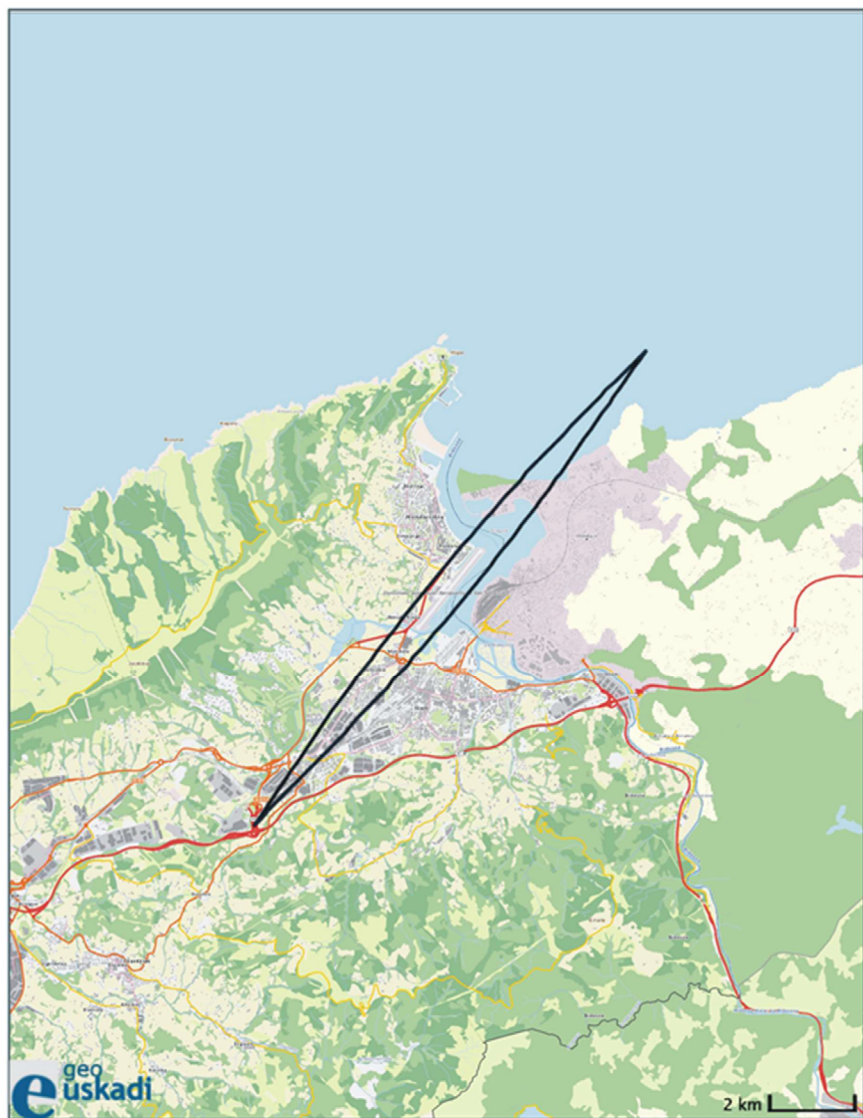
Aireportua	Udalerriak		Dentsitatea (bizt./km ²)	Ukitutako pertsonak	
				Aireontzia	Gunea
Donostia-San Sebastian Pista 04-22	I EREMUA	Hondarribia Irún	575,2 1.420,9	135 ¹	8.934 ²
	II EREMUA	Hondarribia Irún Oiartzun	575,2 1.420,9 173,9		43.508 ²

1 Airbus A-319 erreferentzia, aireportu horretan erabili ohi den aireontzi handiena denez.
2 Iturria: LUR DATA. GeoEuskadi.

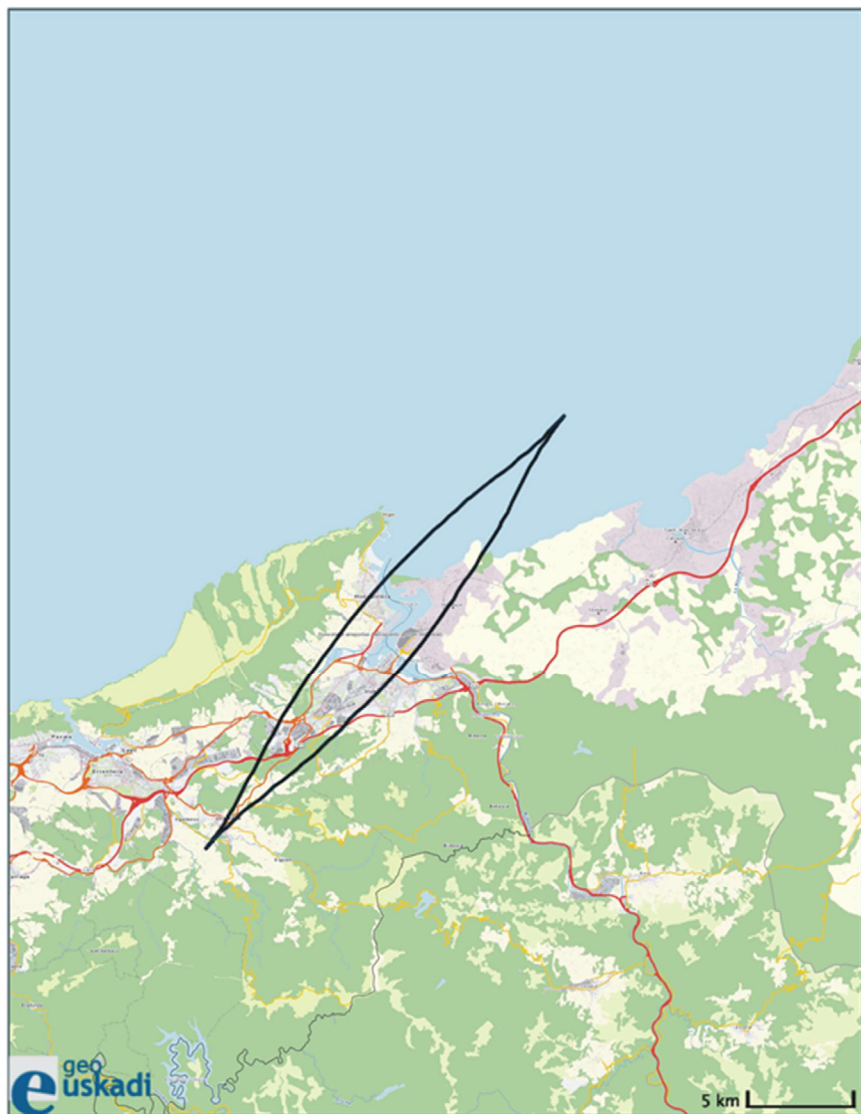


(Iturria: Donostiako aireportuko aeronautika-arloko zortasunen mapa. AESA)

Gainera aireportu horren zortasunak, N-NE hurbilketan, Frantziako lurraldeari eragiten dio (Hendaiako udalerriari, batez ere), eta, beraz, Frantziako administrazioarekin koordinatzeko eragiketak ezarri beharko dira.



I. EREMU. Donostiako aireportua (Pista: 04-22).

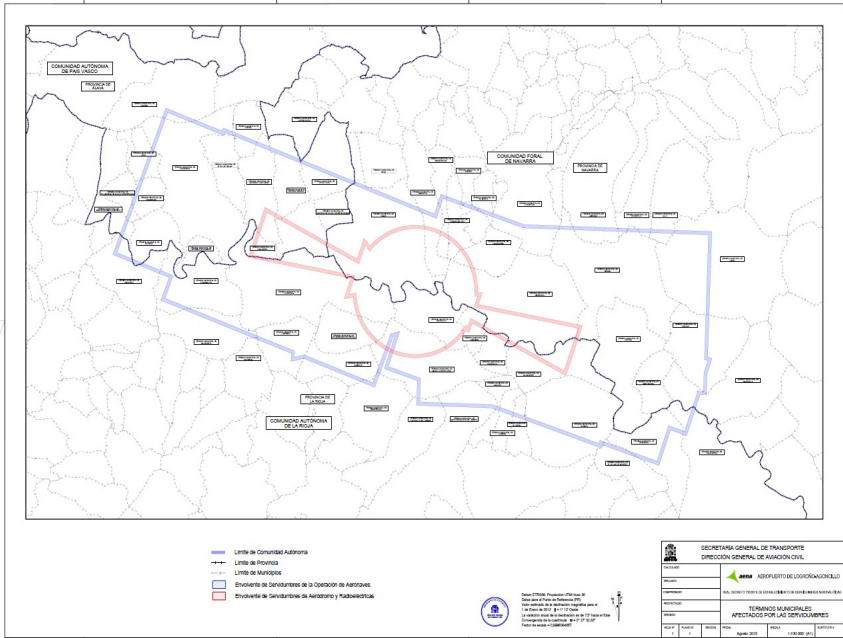


II. EREMUA. Donostiako aireportua (Pista: 04-22).

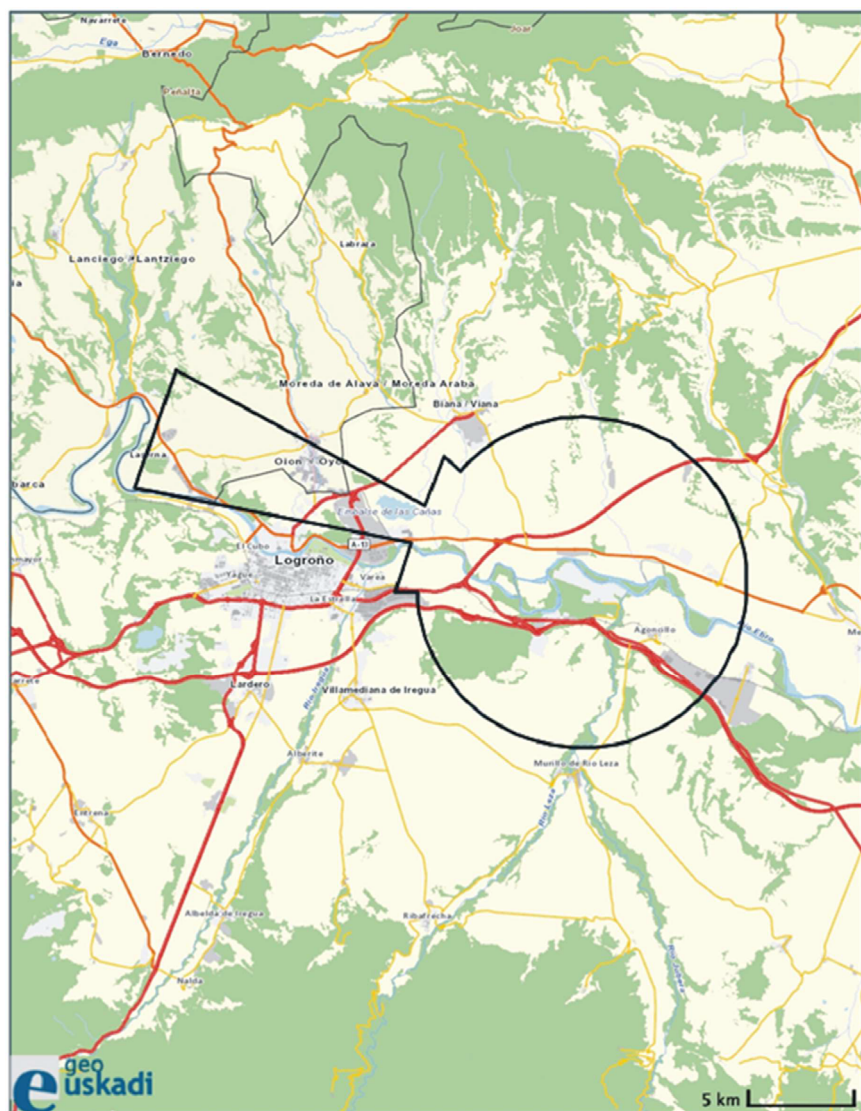
Logroñoeko aireportuko aeronautikako zortasunaren eragina honela zehazten da:

Aireportua	Udalerriak		Dentsitatea (bizt./km²)	Ukitutako pertsonak	
				Aireontzia	Gunea
Logroño Pista 11-29	Aerodromoko eta instalazio erradioelektrikoetako zortasunen ingurutzalea.	Laguardia Lantziego Oion	19,3 28,9 76,9	50 ¹	1.407 ²

1 Canadair CRJ-200 erreferentzia, Logroñoeko aireportuan erabili ohi den aireontzi handiena denez.
2 Iturria: LUR DATA. GeoEuskadi.



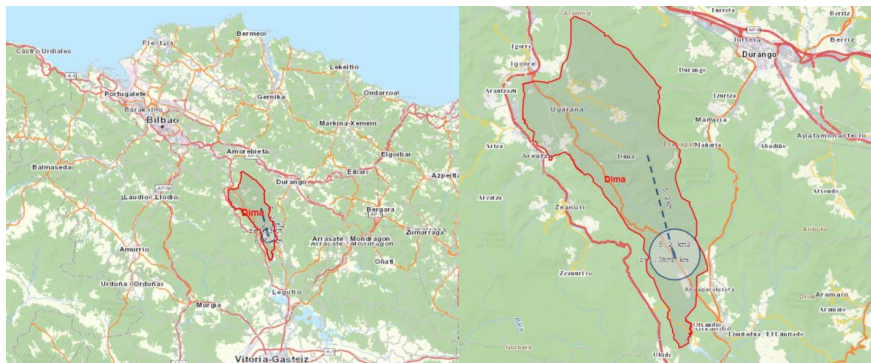
(Iturria: Logroñoeko aireportuko aeronautika-arloko zortasunen mapa. AESA)



EAEko udalerriei eragiten dien aeronautikako zortasunak.

Hauxe da Dimako aerodromoaren inguruko istripu aeronautiko baten eraginpean legokeen populazioaren balizko kalkulua:

Aerodromoa	Udalerria	Dentsitatea (bizt./km ²)	Ukitutako pertsonak	
			Aireontzia	Udalerria
Dima	Dima	23,1	1 edo 2	0,09



EAEko Heliportuetan honako eragin-eremu hauek jasotzen dira, hiri-izaerakoak nahiz azpiegitura kalteberak:

Heliportuak	Udalerria	
	I. eremua	II. eremua
Ertzaintzaren basea	Iurreta. Basea bera.	Iurreta. A-8 autobidea
Gurutzetako ospitalea	Barakaldo. Ospitalea eta A-8.	A-8 autobidea. Herrigunea.
Iberdrola dorrea	Bilbo. Erdigunea.	Erdigunea.

2.3.4.4.Elementu kalteberak

Oro har, honako hauek dira Euskal Autonomia Erkidego osoan, aipatutako aireportu, heliportu eta aerodromoetako I. eta II. plangintza-eremuetan kontuan hartu beharreko elementu kalteberak:

Tipologia	Elementu KALTEBERA
Biztanlegunea.	Lurzoru urbanizatua Espazio publikoak. ...
Elementu isolatua.	Oinarrizko zerbitzuetako azpiegiturak. Egoitza edo ospitaleak. Ikastegiak edo kanpusak. Hotelak, kanpinak eta ostatuak. Presak eta urtegiak. Gasolindegia. ...
Industria-eremuak.	Seveso enpresak. Industrialdeak.
Bide-sarea eta trenbideak.	Autobideak eta autopistak. Bidaariak garraiatzeko trenbideak. Salgai arriskutsuen aparkalekuak.
Ingurumen-elementua.	Babesguneak.

2.3.5. Domino-efektua

Domino efektu esaten zaio ondorioak biderkatzen dituen efektuen kateari: fenomeno arriskutsuek, elementu kalteberei ez ezik, beste arrisku batzuei ere eragiten diete, eta, ondorioz, beste istripu edo hondamendi bat gertatzen da zeinak, aldi berean, beste fenomeno arriskutsu batzuk eragiten baititu.

2.3.5.1. Aireko istripuaren ondoriozko domino efektua

Hegazkin-istripuren bat gertatuz gero, kontuan hartu beharreko domino efektu nagusia aireontzi bat erortzeak eragindako inpaktua da, edo, neurri txikiagoan, aireontzi bat hegaldian lehertu denean zatiek instalazio edo/eta elementu kalteberetan eragin dezaketen talka, alboko larrialdiren bat eragin dezakeena.

Honako hauek dira kontuan hartu beharreko instalazioak:

- Substantzia arriskutsuekin istripu larriak izateko arriskua duten instalazioak, baldin eta horien eraginpean egoteak berekin ekar badezake kanpoko larrialdi-planak aldi berean aktibatzea (SEVESO enpresak).
- Instalazio erradioaktiboak, EAEko arrisku erradiologikoaren aurrean larrialdietarako plan berezia aldi berean aktibatzea ekar dezaketena.
- Salgai arriskutsuen garraio-fluxu esanguratsua duten autobideak, autobiak, trenbideak eta errepideak, baldin eta horien eraginak larrialdietarako plan berezia aldi berean aktibatzea ekar badezake, salgai arriskutsuen errepideko eta trenbideko garraioko istripu-arriskuei eta erabiltzaileei eragin diezazkiekeen ondorioei aurre egiteko.
- Oinarrizko zerbitzuak hornitzeko instalazio estrategikoak, hala nola energia elektrikoa sortzeko edo banatzeko instalazioak, edateko uraren andelak eta hoditeriak, ERM gas-hodietan, birgasifikatzeko edo biltegitratzeko plantak, presak eta urtegiak. Horiei eraginez gero, beharrezkoa izango litzateke plan berezia edo lurralde-plana aldi berean aktibatzea.

Oro har, kasu horietan guztietan, larrialdia kudeatzeko beharrezkoa izan liteke plan berezi espezifiko edo dagokion lurralde-plana aktibatzea, Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi honekin batera.

2.3.5.2. Kanpoko larrialdien ondoriozko domino efektua

Aireko istripu batek beste instalazio batzuetan eragin dezakeen domino efektuaz gain, kontuan hartu behar dira EAEko aireportu-instalazioei eragiten dieten kanpoko arriskuak, Plan honetan deskribatutakoak. 2.5.1.2 apartatuan deskribatuta daude EAEn plan bereziak dituzten arriskuak, eta arrisku bakoitzak zein instalaziori eragiten dion.

Plan horietakoren bat aktibatuz gero, egoerak aireportu, aerodromo, heliportu edo ibilbideren bati eragiten badio, baliteke aldi berean Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia aktibatu edo dagozkion abisuak egin behar izatea, baldin eta eragin horren ondorioz plan honetan des-

kribatutako egoeretako bat gertatzen bada (planaren ALERTA edo AKTI-BATZEA).

2.3.6. Arriskuaren zonakatzea

2.3.6.1 Esku hartzeko eremuen mapa, inpaktu-probabilitatearen arabera

Britainia Handiko HSE (Health and Safety Executive) erakundearen 1997ko «The calculation of aircraft crash risk in the UK» azterlana erreferentziatzat hartuta, hainbat kalkulu-sistema erabiltzen dira, istripu kasuetan, aireontzi batek puntu jakin batean jotzeko duen probabilitatea kalkulatzeko, horretarako kontuan hartuta aireontzi eta eragiketa mota (lurreratzea edo aireratzea). Kalkulu horiek EAEko instalazio aeronautikoetara estrapolatu daitezke.

Zonakatzea arrisku teknologikoetan erabiltzen denaren antzera ezarri da, bi eragin-eremu nagusi definituta:

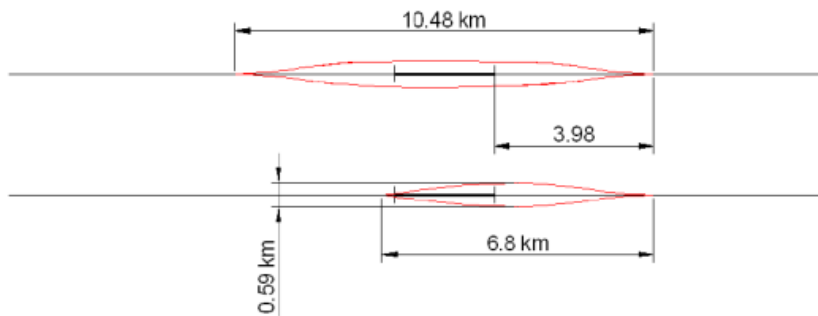
- **I. EREMUA:** istripua gertatuz gero aireontziaren talka jasotzeko probabilitate handiko eremua.
- **II. EREMUA:** istripua gertatuz gero aireontziaren talka jasotzeko probabilitate handi samarra duen eremua (goiko muga I. eremua).

Oro har, sortzen diren isolerroek luma forma dute, pista bakoitzaren ibilbidea luzetarako ardatz gisa hartuta, eta honako plangintza-eremu hauek definitzen dira:

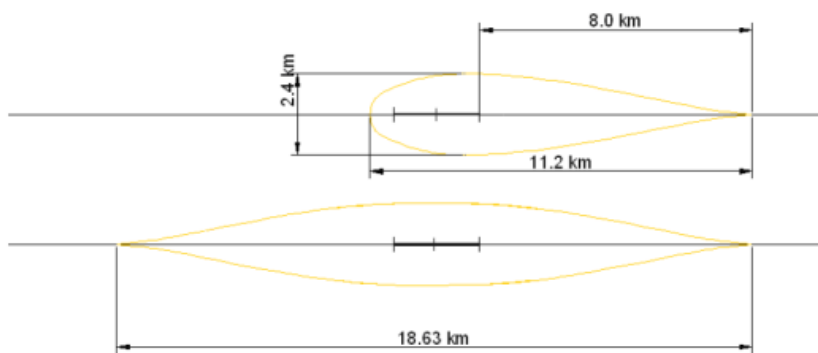
2.3.6.1.1 Aireportuetan

I. eremua	Istripu kasuan, talka egiteko 10-1 baino probabilitate handiagoa (>% 10).
II. eremua	Istripu kasuan, talka egiteko 10-2 baino probabilitate handiagoa eta 10-1 baino probabilitate txikiagoa (>% 1 eta <% 10).

- 1. eremuari dagokion probabilitate-kurbaren dimentsioak (lehenengo bi aldeei dagokie):



- 2. eremuari dagokion probabilitate-kurbaren dimentsioak (bigarren irudikapena bi aldeei dagokie):



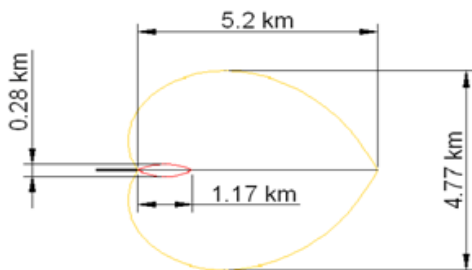
2.3.6.1.2. Aerodromoetan

Aerodromoen kasuan, honako plangintza-eremu hauek definitu dira:

I. eremua	Istripu kasuan, talka egiteko 5×10^{-2} baino probabilitate handiagoa ($> 5\%$).
II. eremua	Istripu kasuan, talka egiteko 10^{-2} baino probabilitate handiagoa eta 5×10^{-2} baino probabilitate txikiagoa ($> 1\%$ eta $< 5\%$).

Kurbaren neurriak honako hauek dira:

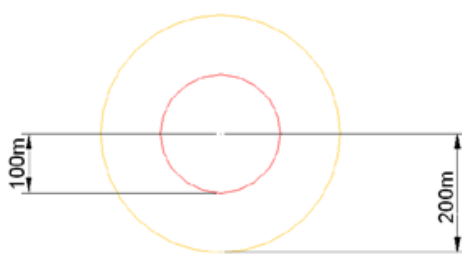
- I. eremuari dagokion probabilitate-kurba (gorria).
- II. eremuari dagokion probabilitate-kurba (horia).



2.3.6.1.3. Heliportuetan

Kontsultatu diren istripuei buruzko estatistiken arabera, heliportuen kasuan honako plangintza-eremu hauek definitu dira:

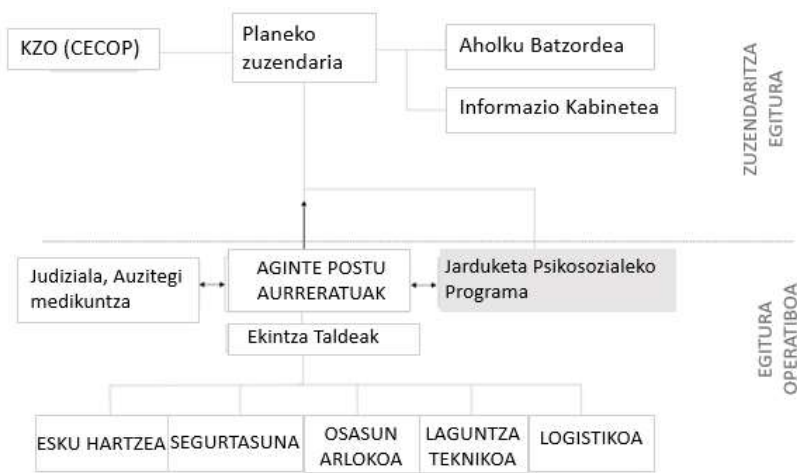
I. eremua	100 m-ko edo gutxiagoko erradioa. (inpaktu-probabilitatea: % 93).
II. eremua	100 m baino gehiagoko eta gehienez 200 m-ko erradioa (inpaktu-probabilitatea: % 7).



3. PLANAREN EGITURA ETA ANTOLAMENDUA

Plan hau larrialdi aeronautikoei erantzuteko antolaketa-tresna orokorra da. Horretarako, arau eta jarduteko prozedura multzo gisa konfiguratu da, ahal bezainbeste babesteko larrialdi horiek ukitutako pertsonak, haien ondasunak eta ondare kolektiboa.

Plan honen zuzendaritza- eta jarduketa-egiturak Euskadiko Babes Zibileko Lurralde Planean (LABI) ezarritakoari erantzuten dio, egiturazko eskema honekin:



3.1. PLANAREN ZUZENDARIA

Segurtasun publikoaren, larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen sailburuari dagokio EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi hau gidatu eta koordinatzea plana aktibatzen den larritasun-egoera guztietan, Larrialdia Kudeatzeko Legearen 35. artikuluan xedatutakoari kalterik egin gabe.

Planaren zuzendariak funtzio guztiak edo batzuk bere saileko edo EAEko beste agintaritza batzuetako pertsonen esku utz ditzake, baldin eta larrialdia autonomia-erkidegoz gaingiriko interesekotzat hartzen ez bada.

Planaren zuzendariak du alerta edo larrialdia adierazteko ardura, eta bere ekimenez edo beste administrazio batzuen eskaeraren bidez egin ahal izango du. Larrialdi handieneko salbuespenezko kasuetan, Larrialdiei Aurre Egiteko eta Meteorologiako zuzendariak edo Larrialdiak Koordinatzeko Zerbitzuko arduradunak ezarri ahal izango ditu alerta eta larrialdi-aurreko egoera, edo, bestela, aktibatuta dagoen taktika operatiboa koordinatzeko mobilizatutako Larrialdiak Koordinatzeko Zerbitzuko teknikari batek. Planaren Zuzendaritzari ahalik eta lasterren emango zaio erabaki horien berri.

Planaren zuzendaria da larrialdia kudeatzearen arduradun nagusia, Aholku Batzordeak eta Informazio Kabineteak lagunduta.

Honako hauek dira Plan Bereziaren zuzendariaren funtzioak:

- Aholku Batzordeko kideak, ekintza-taldeetako arduradunak eta aginte-postu aurreratuko arduradunak izendatzea.
- Aholku Batzordeko kide guztiei edo batzuei dei egitea, larrialdiaren garrantziaren arabera.
- Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia aktibatu dela adieraztea.

- Plan honetan ezarritako larrialdi-egoerak aditzera ematea.
- Egoera bakoitzean antolaketa-egituraren zein zati aktibatu erabakitzea.
- Istripuak eragindako egoerak aztertzea eta baloratzea, eskura duen informazio guztia erabiliz.
- Une oro, Aholku Batzordearen laguntzaz, larrialdiari aurre egiteko jarduketa egokienak zein diren baloratu eta erabakitzea, eta herri-tarrak, ondare kolektiboa, ondasunak eta larrialdian esku hartzen duten langileak babesteko neurriak hartzea.
- Istripua ebazteko prozesuan parte hartzen duten pertsona publiko eta pribatu guztiak koordinatzea.
- Berak —edo berak eskuordetutako agenteren batek— agindu orokorrak eta partikularrak ematea, eta, larrialdiaren norainokoa ikusita egoki bada, bortxazko neurriak ere bai.
- Zuzenean kaltetutako herritarrei eman beharreko informazioa zehaztea eta koordinatzea, bai larrialdiari buruzko informazio orokorra, bai hartutako neurriei buruzkoa. Betiere, informazioak irisgarria eta ulergarria izan behar du desgaitasunen bat duten pertsonentzat eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzat. Informazioa nola ezagutarazi eta gizarte-hedabideei zein administrazioetako erakundeei zein informazio ofizial eman erabakitzea.
- Ukitutako udaletako alkateekin harremanetan egotea eta udaletako jarduerak haiekin koordinatzea.
- Kontsuletxeetako/Enbaxadetako arduradunekin harremanetan egotea, istripuan hainbat nazionalitatetako kaltetuak eta/edo biktimak badaude.
- Larrialdiaren arabera eskumena duen botere judizialaren ordezkariarekin koordinatzea, gorabeheraren kudeaketan dagozkion funtzioak eta/edo eskumenak kudeatzeko.
- Istripuaren berri ematea Barne Ministerioko Babes Zibileko eta Larrialdietako Zuzendaritza Nagusiari, Larrialdien Jarraipen eta Koordinatzaile Nazionalaren (CENEM) bidez, baita larrialdi-egoera eta planaren ezarpena jakinarazi behar zaien erakunde guztiei ere.

- Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziak eraginkorra izaten jarraitzen duela ziurtatzea.
- Normaltasunera itzuli eta Plana desaktibatu dela adieraztea, eta, beraz, larrialdian erabilitako bitarteko eta baliabideak, beren helburuak lortu ondoren, desmobilizatu egin direla adieraztea.

Larrialdia kudeatzeko orduan, Plan Bereziaren zuzendaritza nagusituko da lurraldeko beste edozein agintari publikoren zuzendaritza-funtzioen gainetik, baita autonomia-erkidegoko beste plan batzuetako zuzendarien edota koordinatzaileen funtzioen gainetik ere; eta, hargatik, hark koordinatuko ditu gainerako agintarien eta planetako zuzendarien eskumenak.

Aurreko lerrokadan xedatutakoari kalterik egin gabe, aparteko larrialdi-kasuetan, larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen sailburuordetzako titularrak edo larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen zuzendariak jarri ahal izango du plana abian.

3.2. ZUZENDARITZA BATZORDEA

3. egoera definitzen duten inguruabarrak gertatzen direnean, eta Planaren zuzendariak hala eskatzen duen egoeretan, Zuzendaritza Batzordea eratuko da, larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen sailburuak eta Barne Ministerioko ordezkariak osatuta.

3.3. AHOLKU BATZORDEA.

Larrialdiaren zenbait alderditan Planaren zuzendariari laguntzeko sortutako batzordea da Aholku Batzordea. Honako funtzio nagusi hauek ditu:

- Planaren zuzendariari aholkuak ematea.
- Larrialdi-egoera aztertu eta baloratzea.

Honako kide hauek osatzen dute Aholku Batzordea:

- Segurtasun Saila:
 - Larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen sailburuordea
 - Ertzaintzako zuzendaria.
 - Larrialdi, babes zibil eta meteorologia gaietan eskumena duen zuzendaria.
- Osasun Saila:
 - Osakidetzako larrialdien arloan eskumena duen zuzendaria.
- Lan eta Justizia Saila:
 - Lege- eta auzitegi-arloko medikuntza-gaietan eskumena duen zuzendaria.
- Ukitutako aireportu, aerodromo edo heliportuko zuzendaria.
- Foru-aldundiak (ukitutako lurralde historikoari dagokiona).
 - Lehendakaritzako diputatua.
- Udalak (ukituak):
 - Alkateak.
- Estatutuko administrazioa:
 - Espainiako gobernuaren EAEko ordezkaria.
- Ukitutako aire-konpainiaren ordezkaria.

Larrialdiaren ezaugarri zehatzen eta bilakaeraren arabera, larrialdia kudeatzeko beharrezkoak diren beste administrazio edo erakunde batzuk dei ditzake Planaren titularrak.

3.4. INFORMAZIO KABINETEA

Larrialdia denean herritarrei eta erakunde zein instituzioei informazioa bideratu eta banatzeaz arduratzen den erakunde ofiziala da Informazio Kabinetea.

Planaren zuzendariak egoki iritzitako aldirako deitzen da kabinete hori, eta Larrialdi Planean sartutako pertsona publiko zein pribatuen beste informazio kabinete batzuek lagundu ahal izango diote.

Honako funtzio hauek izango ditu:

- Gertakariari eta haren bilakaerari buruzko informazio guztia biltzea.
- Larrialdiari buruzko informazio orokorra zentralizatu, koordinatu eta prestatzea, honakoei helarazteko:
 - Administrazioak.
 - Gizarte-komunikabideak.
- Larrialdiaren berri ematea hala eskatzen duten erakunde eta hedabideei.
- Planaren Zuzendaritzak emandako aginduak, abisuak eta gomen-dioak gizarte-komunikabideen bidez zabaltzea, Larrialdia Kudeatzeko Legearen testuategina onartzen duen apirilaren 27ko 1/2017 Legegintzako Dekretuaren 7.5 artikuluan ezarritakoaren arabera.
- Hedabideei kasu egitea eta Planaren arduradunen prentsaurrekoak prestatzea.
- Komunikabideei larrialdiaren bukaeraren berri ematea.
- Biktimei eta haien senideei informazioa ematea. Informazio-lana desgaitasuna duten biktimei edo biktimen senideei zuzentzen zaie-nean, beharrezko diren egokitzapenak egingo dira, hala badagokio langile espezializatuen laguntzarekin.

3.5. EKINTZAK KOORDINATZEKO ZENTROA

Ekintzak Koordinatzeko Zentroan (EKZ) zuzentzen eta koordinatzen dira Plan Bereziko eragiketa guztiak. Horretarako, informazioa komunikatzeko, koordinatzeko eta zentralizatzeko funtzioak gauzatzeko beharrezkoak diren gaitasuna eta ekipamendua izan behar ditu, larrialdi-egoera ebaluatzeko eta aplikatu beharreko erabakiak helarazteko, baita Planaren zuzendaria beste zuzendaritza edo kontrol-zentroekin harreman zuzenean mantentzeko ere.

3.5.1. Funtzioak

Ekintzak Koordinatzeko Zentroaren azpiegiturak egokia izan behar du bertan honako funtzio hauek gauzatzeko:

- a. Informazio-zentro iraunkorra izatea; horretarako, Ekintzak Koordinatzeko Zentroak meteorologiako eta ibai-emariei buruzko datuak jasotzeko terminalak izan behar ditu, besteak beste; modu horretara, arriskuaren egoera eta larrialdia etengabe balioetsi ahal izango dira, beharrezkoa bada, alerta mekanismoak pizteko.
- b. Zentroak alarma eta alerten berri jaso eta horiek igorri behar ditu, eta behar diren informazio-sistema eta datu-base guztiak kudeatu behar ditu.
- c. Tresna lagungarria izan behar du zuzendaritzarentzat, erabakiak hartzeko prozesuan eta aginduak helarazi eta gauzatzera; horretarako, larrialdiari buruz jasotako informazio guztia prozesatu behar du.

3.5.2. Kokapena

Larrialdien eta babes zibilaren arloko sail eskudunaren Larrialdiak Koordinatzeko Zentroetan (SOS-Deiak) egongo da Ekintzak Koordinatzeko

Zentroa, eta horien azpiegitura erabiliko da Plan honen xede diren larrialdiak koordinatzeko.

Larrialdiak Koordinatzeko Zentroan bilduko dira Planaren zuzendaria eta Planaren zuzendaritza-egitura. SOS-DEIAKen instalazioetan fisikoki eratzen ez bada, Ekintzak Koordinatzeko Zentroak informazio-sistemen loturak eta luzapenak eduki beharko ditu beste zuzendaritza-zentroekin harremanetan jartzeko, Planaren zuzendariak haietatik ekintzak zuzendu eta koordinatu ahal izan ditzan.

3.5.3. Ekintzak Koordinatzeko Zentro Integratuaren sorrera

Hala behar izanez gero, Ekintzak Koordinatzeko Zentroa (EKZ) Ekintzak Koordinatzeko Zentro Integratu (EKZI) bihurtuko da autonomia-erkidegoko eta Estatuko Administrazioako agintariak bertan sartzen direnean; hala, zentro horretatik, batetik, larrialdia zuzendu eta koordinatuko da eta, bestetik, larrialdiak autonomiaz gaindiko interesa duela jotzen bada, erantzukizunak dagozkionari emango zaizkio.

Hasiera batean leku berean kokatuko den Ekintzak Koordinatzeko Zentro Integratua eratzen denean, Zuzendaritza Batzorde batek zuzenduko du Plan Berezia. Batzorde hori Estatuaren eta autonomia-erkidegoaren ordezkari banak osatuko dute.

3.6. AGINTE-POSTU AURRERATUA

Larrialdiaren kokapenaren eta tipologiaren arabera, Planaren zuzendariak aginte-postu aurreratu bat edo batzuk izendatu ahal izango ditu, eta horiek osatuko dute Plan Bereziaren lan-organoa, larrialdia dagoen lekuan.

Aginte-postu aurreratuaren xedea da larrialdia izandako lekuan dauden bitartekoen eta baliabideen jarduerak zuzentzea eta koordinatzea, betiere Planaren zuzendariak emandako jarraibideak betez;

horretarako, larrialdiaren bilakaeraren gaineko informazio zehatza bidali beharko diote zuzendariari.

Ekintza-taldeen arduradunek eta helburuak lortzeko erabakigarriak diren jarduketak gauzatzen dituzten erakunde edo entitateetako ardura-dunek osatuko dute.

3.6.1 Funtzioak

Hauek izango dira funtzioak:

- Ekintza-talde desberdinen jarduketak zuzendu eta koordinatzea.
- Larrialdiaren lekuaren eta Ekintzak Koordinatzeko Zentroaren (EKZ edo EKZI) arteko informazioa bideratzea.
- Planaren zuzendariari une bakoitzean egokienak diren jarduketak eta babes-neurriak gomendatzea.
- Planaren zuzendariari larrialdiaren amaiera dekretatzea komeni den ala ez aholkatzea.

Plan honen zuzendariak izendatuko du aginte-postu aurreratuaren zuzendaria. Printzipioz, funtzio hori larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen zuzendaritzako teknikari bati dagokio.

3.7. EKINTZA-TALDEAK

Ekintza-talde dira larrialdia gertatu den unetik aurrera bertan esku hartzen duten zerbitzu eta pertsona guztiak, eta, planean babesteko, esku hartzeko, laguntzeko, aztertzeko eta konpontzeko jarduerak egiten dituzte larrialdiari modu koordinatuan aurre egiteko.

Ekintza-taldeak antolatzeko oinarria dira ohiko zerbitzu operati-boak eta, hala badagokio, ezohikoak, LABIk jasotzen dituen larrialdi mota guztietarako komunak direnak.

Herriarrek eta larrialdiaren lekuan zuzenean jarduten duten edozein administrazioetako langileek ekintza-taldeetan integratuta jardun behar dute, plan honetan egituratzen diren arduradunen koordinaziopean.

EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziak ekintza-talde hauek ezartzen ditu:

- Esku hartzeko taldea.
- Segurtasun-taldea.
- Talde sanitarioa.
- Talde logistikoa.
- Laguntza teknikorako taldea (AENA eta AESA).

Talde bakoitzak koordinatzaile bat du, taldearen eta atxikitako erakunde guztien baterako funtzionamendua integratzeaz eta optimizatzeaz arduratzen dena. Taldeari atxikitako erakunde bakoitzaren barruan, kideek beren agintari naturalen esanetara jardungo dute.

Jarraian, ekintza-talde desberdinak azaltzen dira, beren funtzio eta oinarritzko elementuekin:

3.7.1 Esku hartzeko taldea

Talde honen egitekoa larrialdiaren ondorioak identifikatu, murriztu edo kontrolatzeko neurriak hartzea da.

Honako funtzio hauek izango ditu:

- Aireontzia bilatzea eta aurkitzea.
- Larrialdia gertatu den lekutik bertatik, erreskate- eta salbamendueremua baloratzeko eta zehaztea, baita Planaren Zuzendaritzari egin beharreko eragiketen arriskuaren, kalteen eta bideragarritasunaren berri ematea ere.

- Zaurituak, onik atera direnak eta harrapatuta geratu direnak bilatzea, salbatzea eta erreskatatzea, eta babes-neurri premiazkoenak aplikatzea, desgaitasuna duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuen laguntza egokia bermatuta.
- Ezbeharraren ondorioak kontrolatzea, murriztea eta neutralizatzea.
- Herritarrak babesteko neurriak hartzeko orduan beste taldeekin lankidetzan aritzea, bermatuta laguntza egokia emango zaiela desgaitasuna duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuen.
- Ukitutako eremuak aztertzea eta ebaluatzea, eta horiekin lotutako arriskuak identifikatzea.
- Ukitutako azpiegiturak eta oinarriko zerbitzuak premiaz kontpontzea.
- Larrialdia kontrolatu ondoren, egon daitezkeen ezkutuko arriskuak zaintzea.

Egitura eta osaera hau izango du funtsean:

- Ukitutako aireportu-instalazioaren autobabeserako planetan aurreikusita dagoen esku hartzeko egitura.
- Aldundietako eta udaletako SPISZak (suteen prebentzio eta itzalketako eta salbamenduko zerbitzuak)
- Ertzaintza. Zaintza eta Erreskate Unitatea. Itsasoko atala.
- Bestelako talde laguntzaileak:
 - > Toki-administrazioa herri-lanetako zerbitzu eskudunak.
 - > Itsasoko Gurutze Gorria, etab.

Estatuko beste zerbitzu batzuk ere eska daitezke plan honetan, horretarako ezarritako prozeduren arabera:

- Itsas Salbamenduko Estatuko Sozietatea (SASEMAR), baldin eta bilaketa-, erreskate- edo salbamendu-lanek itsas eremuari edo itsasadarrari eragiten badiete. PTO-SOS-034 SASEMAR-DAEM jarduketa-prozedura
- Aireko Armadaren Bilaketa eta Erreskate Zerbitzua (SAR), baldin eta aireontzia ikertu, bilatu eta/edo erreskatatu behar bada.

3.7.2 Segurtasun-taldea

Talde honek herritarren segurtasuna bermatu beharko du ukitutako guneetan eta/edo arrisku-guneetan. Era berean, zirkulazioa antolatzen, eragiketa-guneetan sartzeko kontrolak ezartzen eta biktima zein senideak identifikatzen lagundu beharko du.

Segurtasun-taldeak Ertzaintzaren bitartekoak eta baliabideak izango ditu, baita udaltzaingoarenak eta aireportuko segurtasun pribatuko zerbitzuak ere. Era berean, Plan honek Estatuko Segurtasun Kidego eta Indarren lana eska dezake, horretarako ezarritako prozeduren arabera.

Honako funtzio hauek izango ditu, gutxienez:

- Herritarren segurtasuna bermatzea.
- Desgaitasuna duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuei laguntza egokia bermatzea.
- Larrialdiak leku horretan izandako ondorioak ebaluatzen lanetan laguntzea.
- Pertsonen joan-etorria eta ibilgailuen zirkulazioa antolatzea, larrialdi-eta salbamendu-ekintzak errazteko.
- Ekintza-taldeen kideak istripua izan den lekuraino gidatzea.
- Ordena publikoa mantentzea.
- Ukitutako eremuetan ondasunak eta istripua ikertzeko beharrezko diren elementuak zaintzea.
- Herritarrei egiten zaizkien abisuetan laguntzea, eskatuz gero, informazioa formatu egokien bidez ematen dela ziurtatuta eta desgaitasuna duten pertsonentzat eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzat irisgarria eta ulergarria dela bermatuta.
- Biktimen eta haien senideen zerrendak egiten eta egiaztatzen laguntzea.

- Behar izanez gero, Planaren zuzendariak eta beste jarduketataldeek dagozkien funtzioak gauatzeko behar dituzten bitarteko guztiak mobilizatzea.
- Polizia judizialaren funtzioak gauzatzea.
- Plan Bereziaren Zuzendaritzari jakinaraztea.

3.7.3 Talde sanitarioa

Talde honen egitekoa da larrialdiak ukitutako pertsonei arreta eskaintzeko eta asistentzia sanitarioa emateko beharrezko diren neurri guztiez arduratzea —lehen sorospenerako neurri guztiak barne— zaurituak sailkatzeko, kontrol sanitarioarako eta ospitaleetara eramateko.

Funtzio hauek izango dituzte:

- Larrialdiko asistentzia sanitarioa eta lehen sorospenak ematea zaurituei, ebakuatuei edo senideei, baita talde jarduleetako kideei ere, laguntza psikologikoa barne, desgaitasuna duten pertsonei eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuei asistentzia egokia bermatuta.
- Ospitaleetara eramateko lanak koordinatzea eta ospitalean zaurituak hartzeko azpiegitura antolatzea.
- Eremu sanitarioa eta kanpaina-ospitaleen eremua finkatzea, behar izanez gero, Sorospen-gunean bertan (istripua izan den lekutik hurbil eta leku egoki eta seguruan), aginte-postu aurreratuaren ardura-dunarekin bat.
- Zaurituen sailkapena egitea (triajea).
- Agintari judizial eta polizia-agintari eskudunei laguntzea hilotzak ez ezik, bestelako biktimak eta ukitutako pertsonak ere identifikatzen.
- Hegaldian edo aireportuan osasun-gorabeheraren bat gertatuz gero, osasun publikoa babestea, baldin eta horren eraginak Osasun Sailaren alarma pizten badu.

- Istripuak eragindako arriskuengatik beharrezkoak diren osasun publikoko lanak egitea (toxikologikoak edo ingurumenekoak), kasu bakoitzean beharrezkoak diren neurriak zehaztuz.
- Aginte-postu aurreratuko arduradunaren bidez, Planaren Zuzendaritzari jakinaraztea.

Honako hauek osatzen dute talde sanitarioa:

- Ukitutako aireportuko Autobabeserako planean aurreikusitako zerbitzu sanitarioak.
- Osakidetza eta hitzartutako beste erakunde batzuen bitartekoak eta laguntza-zerbitzuak, kaltetutako gunean jarduketara sanitarioak bermatzeko.
- Larrialdietako garraio sanitarioko zerbitzuak.
- Ospitaleak eta eguneko zentroak.
- Eusko Jaurlaritzako Osasun publikoaren arloan eskumena duen zuzendaritzaren zerbitzuak.

Plan honen bidez Estatuko beste zerbitzu batzuk ere eska daitezke, horretarako ezarritako prozeduren arabera, hala nola Gobernuaren Ordezkaritzaren kanpoko osasungintza-zerbitzuak.

3.7.4 Talde logistikoa

Talde logistikoaren egitekoa da larrialdia kudeatzeko beharrezkoak diren baliabideak, ekipamenduak eta hornidurak ziurtatzea, baita, larrialdiaren bilakaeraren arabera, gainerako ekintza-taldeen jardunerako beharrezkoak diren jarduketara guztiak ziurtatzea ere.

Helburu horiek betetzeko, talde logistikoak honako funtzio hauek ditu, besteak beste:

- Planaren zuzendariak eta ekintza-taldeek beren funtzioak betetzeko eta bitarteko horiek mobilizatzeko behar dituzten baliabide osagarriak ematen direla ziurtatzea.

- Desgaitasunen bat duten pertsonen beharrei erantzuteko beharrezkoak diren bitartekoen mobilizazioa eta jarduna kudeatzea, eta, horrela, laguntza eraginkorra bermatzea, irisgarritasun unibertsala bermatuko duten neurri eta baliabide espezifikoak aintzat hartuta.
- Laneko eta garraioko material arina eta astuna hornitzea.
- Komunikazioak bultzatzea.
- Istripuak oinarritzko zerbitzuei (ura, gasa, elektrizitatea, komunikazioak, garraio publikoa) eragin dien baloratzea, eta gutxieneko zerbitzuak ziurtatzeko premiazko ekintzak zehaztea.
- Ekintza-taldeetako langileentzako elikagaiak, ibilgailuentzako eta makinentzako erregaiak eta larrialdi-jarduketetan kontsumitu daitekeen beste edozein gai hornitzeko laguntza ematea.
- Parte hartzen duten langileentzako ekipamenduak egokitzea: bilera-gelak, janlekuak, atsedeen hartzeko lekuak, komunak, aldagelak, etab.
- Talde sanitarioari kanpaina-ospitaleak ezartzen laguntzea.
- Ekintzak Koordinatzeko Zentroaren, aginte-postu aurreratuaren (aktibatuta badago) eta zentro operatiboen (Ekintzak koordinatzeko zentroa, Aireportuko APN, Itsas Salbamendua, etab.) arteko komunikazioak bermatzea, eta komunikazio-sistema osagarri alternatiboak ezartzea, beharrezkoa den lekuetan.
- Gainerako taldeekin lankidetzan aritzea biktimen eta ukitutako pertsonen zerrenda egin eta egiaztatzeko.
- Plan Bereziaren zuzendaritzari, Aginte-postu aurreratuaren zuzendariaren bidez, eginiko kudeaketan eta lanen emaitzen berri ematea.

Honako hauek osatzen dute Talde logistikoa:

- Eusko Jaurlaritzako zerbitzu logistikoak, larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen zuzendaritzako langileekin batera.
- Foru-aldundien, udalen eta gorabehera kudeatzeko beharrezkoak diren gainerako administrazioen zerbitzu logistikoak.
- ERIE Gurutze Gorria. DYA elkarteak.

- AENA / Euskal Autonomia Erkidegoko aireportuak / Aireportu-instalazioak eta ukitutako aireportu-instalazioen logistika- eta mantentze-zerbitzuak kudeatzen dituen erakundea (azpiegitura-ren operadoreak).
- Inplikaturako aire-konpainiak eta Handling zerbitzuetako enpresak.
- Gorabehera kudeatzeko beharrezkoak diren organismo eta entitate publiko eta/edo pribatuak.

3.7.5 Laguntza teknikoko taldea

Talde hau Planaren Zuzendaritzaren esanetara dago, eta neurri zuzentzaileei zein erreparazio-neurriei buruzko aholkularitza teknikoaren emateaz arduratzen da, hainbat arrisku motari aurre egiteko, horiek eragiten dituzten kausak kontrolatzeko edo horien ondorioak murrizteko, eta kaltetutako oinarriko zerbitzuak lehengoratzeko.

Horretarako, honako funtzio hauek izango ditu:

- a. Arrisku mota jakin batzuen ondorioei aurre egiteko zein horiek kontrolatu eta murrizteko neurri zuzentzaileak proposatzea (ingeniaritza zibilekoak edo bestelakoak), baita funtsezko zerbitzuak berriro gaitzeko beharrezkoak direnak ere.
- b. Neurri horiek guztiak aplikatzeko beharrezko diren lantalde eta ekipamendu bereziak ebaluatzea.
- c. Larrialdiaren eta horri dagozkion jarduketan jarraipen teknikoaren egitea.
- d. Planaren Zuzendaritzari lortutako emaitzen berri ematea, eta, larrialdia dagoen bitartean, zein premia sortu diren jakinaraztea.

Laguntza teknikoko taldea honako hauek osatzen dute: Larrialdiei Aurre Egiteko eta Babes Zibileko Zuzendaritzako langileek; AENA, AESA, SASEMAR eta beste administrazio batzuetako teknikariek, baita eska daitezkeen erakunde publiko edo pribatuek ere.

3.8. ESKU-HARTZE JUDIZIALA, AUZITEGI-MEDIKUNTZA ETA POLIZIA ZIENTIFIKOA

Larrialdiak Kudeatzeko Legearen testuategina onartzen duen apirilaren 27ko 1/2017 Legegintzako Dekretuaren II. kapituluaren aurreikus-tenez, biktima ugari dituzten gertakariak identifikatzeko protokolo bat egiten da, hildakoak eragiten dituzten hondamendien kasuan diziplina anitzeko sektore-jarduera arautzeko eta Euskadiko Babes Zibileko Lurralde Planaren edo hala eskatzen duen erkidegoko beste edozein plan berezitan integratzeko.

Era berean, ekainaren 28ko 15/2012 Legeak, Euskadiko Segurtasun Publikoaren Sistema antolatzeak, 62.3 artikuluan ezartzen duenez, kasu horietarako aurreikusitako babes zibileko planetan txertatuko dira auzitegi-medikuntzako eta polizia zientifikoko jarduketaren baterako lankidetzak eta jarduketarako garatzen diren protokoloak eta antolaketa-prozedurak.

Auzitegi-medikuntzako eta polizia zientifikoko jarduketa-protokolo bat garatu da biktima ugari dituzten gertakarietarako. Protokolo horren bidez, elkarlanerako antolaketa-prozedura tekniko bat ezarri da, biktima ugari dituzten gertakarietan Lan eta Justizia Saileko eta Segurtasun Saileko profesionalen arteko lankidetzak egokia lortze aldera. Hondamendi handien kasuetarako Jarduketa Judizialeko Protokoloa esaten zaio, eta Botere Judizialaren Kontseilu Nagusiaren Osoko Bilkurak 2011ko azaroaren 23ko bileran onartu zuen lehen aldiz (24. erabakia). Protokolo horretan, guardiako epaitegia da hasieratik esku hartzerako deituta dagoen organo judiziala, Prozedura Kriminalaren Legearen 14.2 artikuluan jasota dagoenez. Haren jarduketaren helburua da, ezinbestean, haren jarduketa

arautzen duten lege prozesalen manuetan ezarritakoa betetzea, alde batetik, biktimen egoerari arreta emateko, eta, bestetik, legean aurreikusitako instrukzio-eginbideak abian jartzeko, oro har, delitua egiaztatze eta delitugilea zehazte aldera. Hondamendien kasuetan, sumario-instrukzio horren ondorioz, baliteke agintaritza judizialak dituen ohiko bitartekoak indartu behar izatea; izan ere, gertakarien garrantzia ikusita, ez dira nahikoak zerbitzua behar bezala emateko. Horrez gain, ezbeharra gertatu den lekuan hainbat agintari eta agente elkartuko dira; bakoitzak legez esleituta duen funtzioa beteko du eta, ondorioz, ezinbestekoa da koordinazio eraginkorra bermatzea.

Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi honen barruan, esku-hartze judizialeko, auzitegi-medikuntzako eta polizia zientifikoko taldearen jarduerara «Biktima ugari dituzten gertakariak identifikatzeko protokolo» honen arabera gauzatzen da. Polizia zientifikoaren zein auzitegi-medikuen taldeak arduratuko dira egin beharreko lanez, kausa judizialaren instrukzioa egiteko eskumena duen guardiako epaitegiaren zuzendaritzapean. Besteak beste, hauek izango dira:

- Lurralde-eskumena esleituta duen segurtasun-kidegoak gertakaria egiaztatzea eta agintaritza judizial eskudunari jakinaraztea.
- Ingurua hesitzea eta segurtasun-zerbitzuak ezartzea.
- Auzitegi-medikuen eta polizia zientifikoaren arduradunen baterako agintea ezartzea, aginte-postu aurreratuan sartuta.
- Erreskate-lanak amaitu ondoren, hondamendiaren eremuan ez da gorpuk altxatzeko eta identifikatzeko lanetatik edo poliziaren ikerketatik kanpoko pertsonafrik egongo, eta, ondorioz, ez da gorpurik ukituko, ezta ondorio pertsonalik jaso edo mugituko ere; hau da, eremua dagoen bezala utzi eta zainduko da.
- Poliziaren zein auzitegi-medikuaren begi-ikuskapen teknikoa.
- Gorpua edo gorpuzkiak altxatzea.
- Objektuak altxatzea.

- Biktimak identifikatzeko eta heriotzaren arrazoiak eta inguruabarrak zehazteko egingo diren jarduketak.
- Lan-eremuak ezartzea: gorpuk, gorpuzkiak eta objektuak gordetzeko eremua, identifikazio-eremua, autopsia-eremua, gorpuzkien eremua...
- Heriotza aurreko datuak lortzea.

Egitura eta osaera hau izango du:

- Eskumena duen guardiako epaitegia
- Auzitegi Medikuntzako Euskal Erakundea
- Ertzaintzaren polizia zientifikoa

3.9. ARRETA PSIKOSOZIALEKO PROGRAMA

Hegazkintza zibileko istripuen biktimei eta haien senideei laguntzeko abuztuaren 2ko 632/2013 Errege Dekretuaren 8. artikuluan aurreikusitakoarekin bat etorriz, **Abiazio Zibileko Istripuen Biktimei eta haien Senideei Laguntzeko Koordinazio Protokoloa** garatzen da. Protokolo hori 2014ko maiatzaren 14ko Ebazpenaren bidez onartu zen, eta bertan, Estatuko Administrazioaren eta babes zibileko erakunde autonomikoen arteko lankidetzaren mekanismoak jasotzen dira, abiazio orokorreko edo kirol-abiazioeko istripuei buruzko informazioa barne, aire-konpainiak eta aireportuko kudeatzaileak adierazita.

Dekretu horretan, **harremanetarako pertsonaren** figura sortzen da, abiazio zibileko istripuen biktimei eta haien senideei laguntza emateko funtsezko elementu gisa.

Era berean, EAEko babes zibileko planak (LABI) 5. kapituluaren aurreikusten du jarduera sektorialeko programak garatzea antolaketa-mekanismo gisa, eta horien egitekoa da EAEko larrialdi-planen ezaugarri partzialak, inguruabar zehatzak edo bitarteko- eta baliabide-ekarpenak arautzea.

EAEn badago Laguntza Psikosozialeko Programa bat, biktimei eta haien senideei laguntzeko, eta Esku-hartze sektorialeko programa horren helburua da EAEn aktibatzen diren lurraldeko larrialdi planak edo plan bereziak babestea.

Programa horrek bere koordinatzaile propioa izango du, zeina harremanetarako pertsonen taldeko kide izango baita, eta Plan honen Zuzendaritzak aktibatuko du. Figura hori etengabe egongo da harremanetan Aginte-postu aurreratuarekin, eta Planaren Zuzendaritzaren menpe lan egingo du, hark gainbegiratuta.

3.9.1 Harremanetarako pertsona

Adierazi den bezala, 632/2013 Errege Dekretuaren 7. artikulua **harremanetarako pertsonaren** figura sortzen du, abiazio zibileko istripuen biktimei eta haien senideei laguntza emateko eta Plan Berezi honen antolaketarekin koordinatzeko funtsezko elementu gisa.

Larrialdiko esku-hartzea eraginkorra izateko, egin beharreko ekintzen konplexutasunari aurre egiteko eta azkar erantzun ahal izateko, aurrez izendatu behar dira bai harremanetarako pertsona, bai aurreikusitako erakundeko beste pertsona batzuk, biktimei eta haien senideei arreta eman diezaieten.

Autonomia-erkidegoari eta Estatuko Administrazio Orokorrari dagokie izendapen hori egitea.

Hauek dira harremanetarako pertsonaren funtzioak:

- a. Istripuarekin zerikusia duten gaien berri ematea biktimei eta haien senideei, baita, hala badagokio, bidaiariak istripu kasuetarako izendatutako ordezkariari ere. Besteak beste, honako informazioa eman beharko da:

- Aireontzian zihoazen bidaiari zein tripulazioko kideen identifikazioa.
 - Biktimei eta haien senideei emango zaien laguntzaren irismena.
 - Aplikatzekoa den araudi aeronautikoaren arabera dagozkien eskubideak.
 - Zauritutako biktimen egoera eta kokapena; eta, hildakoen kasuan, eman daitekeen informazioa. Betiere, kontuan hartuko da ikerketan zer aurrerapauso egin duten auzitegi-medikuntzako institutuek eta polizia zientifikoko hondamendi handien biktimak identifikatzeko taldeek.
 - Biktimen objektu pertsonalak berreskuratzeari buruzko informazioa.
 - Istripuaren ondoriozko lege-betebeharrak eta ehorzte-beharrak.
- b. Aire-konpainiatik jasotako pertsonen zerrenda ematea «Call Center» delakoari, izendatutako polizia zientifikoan biktimak identifikatzeaz arduratuko den taldeen arduradunari, auzitegi-medikuen taldeen arduradunari eta talde sanitario jardulearen arduradunari. Halaber, zerrenda bera bidaliko zaie Estatuko Laguntza Batzordeari (CEA); Aireko Istripuen Biktimei Laguntzeko Bulegoari (OAV); Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioari; eta, tartean beste nazionalitate batzuetako pertsonak badaude eta aipatu Batzordea aktibatuta ez badago, Kanpo Arazoetako, Europar Batasuneko eta Lankidetzako Ministerioaren organo eskudunari, dagozkion ondorioetarako.
- c. Biktimen senitartekoak aurkitzeko eskumena duten segurtasundar eta -kidegoen eta aire-konpainien arteko koordinazioa bideratzea, baldin eta Biktimei edo Senideei Laguntzeko Zentrora joan ez badira edo «Call Center» delakoan identifikatu ez badira, eta larrialdian behar den informazioa eta laguntza ematea.

- d. Familiartekoei laguntzeko eta hil aurreko datuak lortzeko egin beharreko jarduerekin koordinatzea, hondamendi handien biktimei buruzko urtarilaren 16ko 32/2009 Errege Dekretuaren 24. artikuluan xedatutakoaren arabera.
- e. Istripua izan duen aireontziaren operadorearen eta senideen arteko lotura gisa jardutea.
- f. Beste estatu batzuek izendatutako arduradunekin koordinatzea, nazionalitate horretako biktimei eta haien senideei arreta emateko.
- g. Biktimen eta haien senideen eskura jartzea 632/2013 Errege Dekretuak aipatzen dituen informazio-liburuxka eta aeronautikari buruzko legeria aplikagarriari buruzko txostena.
- h. Behar denean, Estatuko Administrazioaren, Eusko Jaurlaritzaren edo inplikaturako beste erkidego, foru-aldundi edo udalen laguntza eta lankidetzak eskatu eta jasotzea, abuztuaren 2ko 632/2013 Errege Dekretuaren 5. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, baita bertan aipatzen den Estatuko Laguntza Batzordearena ere.
- i. Familiei eta onik atera direnei orientazioa ematea, gerora biktimei laguntza emateko bulegoan egingo diren ekintzei buruz eta harremanetarako pertsonaren eta bulego horren artean egongo den transferentzia-prozesuari buruz.
- j. Administrazio publikoko beste erakunde batzuekin harremanetan jartzea, kaltetuen beharrak bideratzeko (izapide administratiboak, psikologikoak, sozialak, sanitarioak, etab.).

- k. Istripu batean berariaz sortzen diren premiei erantzuteko erraztasunak ematea, hala nola familia berriz elkartzea, osasun-premia zehatzak bideratzea (medikazio espezifikoa, psikologikoa, etab.).
- l. Abuztuaren 2ko 632/2013 Errege Dekretuaren 19. artikuluan aipatzen diren simulakroetan parte hartzea.
- m. Istripua aireportutik kanpo gertatzen bada, dagokion komunikazioa ezartzea aireportuko kudeatzaileen arduradunekin, hegaldiak egin dituen edo aurreikusita zituen irteerako, helmugako eta eskala-puntuetako aireportuetan.
- n. Desgaitasuna duten pertsonentzako eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzako asistentzia egokia bermatzea.
- o. Aurrekoak eraginkortasunez garatzeko, indarrean dagoen legeriak esleitzen dizkion funtzio guztiak.

Harremanetarako pertsonak larrialdiei aurre egiteko trebakuntza egokia izan behar du, eta Koordinazio Protokoloaren II. eranskinean ezarritako profila eta esperientzia izan behar ditu. Gainera, bere lurralde-eremuan garatzen diren eta bere eskumenekoak diren simulazio guztietan parte hartu beharko du.

3.9.2 Aire-operadorea

Aire-konpainiek edo aire-operadoreek, Espainiako ustiapen-lizentzia dutenek, Aireko istripuen biktimei eta haien senideei laguntzeko plana izango dute, erakundeko arduradun baten kontura. Arduradun hori harremanetan jarriko da harremanetarako pertsonarekin, eta eskatzen dion guztian lagunduko dio.

Honako funtzio hauek dagozkio aire-operadoreari:

- Konpainiako arduradun bat izendatzea. Arduradun horrek behar besteko gaitasuna izango du istripuen biktimei eta haien senideei laguntzeko planeko neurriak aplikatzeko, eta larrialdi-egoeran, harremanetarako pertsonaren zerbitzura jarriko da.
- Harremanetarako pertsonari aireontzian dauden bidaiarien eta produktu arriskutsuen zerrenda ematea.
- Plan Berezi honen Zuzendaritzari SAZaren kokapena proposatzea, eta hura gaitzea, aurreko puntuan aipatutako zehaztapenen arabera.
- Senideen lokalizazio eta arretarako **Call Center** bat aktibatzea, honako zehaztapen hauek bete beharko dituen:
 - a. Hondamendi-kasuetan artatzeko prestakuntza duten langileak izango ditu, eta ukitutako pertsonen datuak eta intimitatea babestuko ditu.
 - b. Aire-operadoreak bidaiarien aurretiazko zerrenda bat jarriko du telefono-zentro horren eskura, honako helburu hauetarako bakoitza:
 - Senideak identifikatzea.
 - Interesdunek telefonoz emandako informazioa bidaiarien zerrendarekin alderatzea, «match-no match» sistemen bidez, eta, ondoren, datuen kontrastea gainditzen duten senideei informazio hori baieztatzea.
 - Call Centerrak ez du inoiz zaurituen egoerari buruzko informazioa emango.
 - SAZera nola jo jakinarazi beharko zaie bidaiarien senideei.
 - Konpainiak garraioa eta ostatua eskainiko ditu, protokolo honetan eta haren asistentzia-planeko aurreikuspenetan ezarritakoaren arabera.
 - c. Call Centerrak, edo konpainiako arduradunaren bidez, edo haren jarraibideen arabera, ahalik eta azkarren emango dizkio harremanetarako pertsonari identifikatutako familien berri, haien egoerari buruzko informazio guztiarekin batera.

- Plan Berezi honen Informazio Kabineteari hegaldi-zenbakia, jatorria, eskala-puntuak eta azken helmuga jakinaraztea, eta Call Centerrarekin harremanetan jartzeko estatu mailako doako telefonoa ematea.
- Ukitutako aireportuetako asistentzia-ordezkariei jakinaraztea aireportuko instalazioak aktibatuko direla informazio bila bertaritzen diren familiei arreta emateko.
- Harremanetarako pertsonari Call Centerreko jardueraren emaitzaren eta familien egoeraren berri ematea, SAZerako garraioa nola egin azaltzea eta inguruan ostatu hartzeko jarraibideak ematea, baita istripuari eta sortutako larrialdi-egoerari buruzko informazio interesgarri oro ematea ere.
- Pertsonen gauzak gordailutu, garbitu eta itzultzea, agintari judizialak horiek itzultzeko baimena ematen duenean. Familiako ordezkariaren batek horiek suntsitzeko baimena eman badu, hori ere egingo du.
- Oroitzapenak, eskaintzak, oroigarriak eta urteurreneko ekitaldiak antolatzen eta egiten aktiboki parte hartzea.
- Istripua gertatu den tokira bisita erraztea, garraioa eta joan-etorri kolektiboa eskainiz.

Aire-konpainiaren Call Center hori Euskal Autonomia Erkidegoan larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen administrazioak kudeatzen duen Call Centerrarekin integratuta eta koordinatuta egongo da (900 zenbaki bat egongo da).

Larrialdiak hala eskatuz gero, denbora-tarte labur batez, Larrialdi Planaren zuzendariak edo horrek izendatutako pertsonak aktibatutako zenbaki batera (900 zenbaki batera) birbideratuko dira aire-konpainiak gaitutako Call Centerrean jasotako deiak, eta bertara deitu beharko dute gertakarian kaltetutako pertsonen senideek eta gertukoek.

Horrela, Larrialdiak Koordinatzeko Zentroan (112 telefono-zenbakia) jasotzen diren deiei eta aireportuak gaitutako Call Centerraren bidez

jasotzen direnei 900 zenbaki horretara deitzeko esango zaie, gertaeraren inguruko komunikazio guztiak zenbaki horretan gauzatuko baitira, eta, horrela, harremanetarako pertsonak SAZean errazago egin ahal izango ditu senide-loturak eta familia-elkartzeak.

3.9.3 Biktimei eta haien senideei arreta emateko zentroa (SAZ)

Aire-konpainiak istripuren bat izanez gero, bidaiari kopurua handia izan daitekeenez, senideak abiapuntuan eta helmugan artatzeaz gain, Senideei arreta emateko zentroa (SAZ) eratzea aurreikusi beharko da.

4. OPERATIBOTASUNA

EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren operatibotasunak barne hartzen ditu Planaren helburuak lortzeko toki eta une egokian aplikatutako ekintza, prozedura eta aplikatutako neurri guztiak.

Ekintza eta estrategia horiek modu malguan antolatu behar dira, ezbehar aeronautikoen larritasunaren arabera; horrek zera esan nahi du, kapitulu honetan aurreikusten diren egitura operatibo eta antolaketa-egitura guztiak abian jarri edo aktibatu behar direla.

4.1. EKINTZA OPERATIBOAK

Planean biltzen diren ekintza operatiboak planaren antolaketako eta egiturako baliabide eta kide guztiek gauzatu behar dituzte —4. kapituluari aipatzen dira—, Plana aktibatzen denetik larrialdia bukatu eta egoera normalizatu arte. Funtsean ondorengo alderdi hauetan zehazten dira:

4.1.1. Larrialdi-detekzioko sistemak, alerta- edo alarma-sistemak

Aireko zirkulazioaren arloko zerbitzuak eta aireportuetako eragiketarako koordinatzeko zentroek eskura duten teknologiak aukera ematen du bidean eta instalazio aeronautikoetatik gertu dauden aireontzien jarraipena egiteko.

Baliabide teknologiko horiei esker da posible larrialdia edo arrisku-egoera berehala detektatzea, eta abisuak ahalik eta lasterren egitea. Berehalakotasuna faktore garrantzitsua da talde operatiboak ohartarazi

ahal izateko eta, istripua gertatuz gero, erantzuteko denbora ahalik eta gehien murrizteko.

LABIn aurreikusitako baldintzetan, baliabide horiek Plan Bereziari atxiki ahal zaizkio, aireontzien operatibotasunari larrialdi-unean zein larrialdiaren ostean laguntzeko, eta/edo aireportuko jarraipen-plan gisa.

4.1.2. Larrialdi aeronautikoetan pertsonak eta ondasunak babesteko neurriak

Babes-neurritzat hartzen dira Plan Berezi honetan ezarritako prozedura, jarduketa eta neurriak; horien helburua dela larrialdiak herriarrengan eta ukitutako guneetan esku hartzen duten langileengan zein hirugarrenengan eragiten dituen ondorioak —berehalakoak eta geroagokoak— saihestu edo arintzea, baita komunitatearen oinarriko ondasun eta zerbitzuetan eragindako ondorioak ere. Prozesu horretan, bermatuko da laguntza egokia ematen zaiela desgaitasuna duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuei.

4.1.2.1. Herritarrak babestea

Herritarrak babesteko neurriak dira herritarrak aldeztu aurretik prestatzea, autobabeserako hartu behar dituzten neurriak buruzko informazioa emanez; edo herritarrei abisu ematea edo prebentzio-neurriak abian jartzea, baldin eta, larrialdiak txarrera jo dezakeelako, prebentzio gisa, herritarrak konfinatu edo ebakutzera erabakitzen bada.

Aurreko ekintzak berehala egin behar dira, eta hasieran tokian tokiko baliabideekin (hau da, udalerrian bertan edo handik hurbil daudenekin) soilik abiatu ahal izango dira, kanpoko baliabideez lagunduta. Ildo horretatik, tokiko jarduketa-planetan (5. kapituluaren adieraziko dira) bildu behar dira kasu horietan hartu beharreko neurriak.

Informazio-prozedurek formatu eta mekanismo egokiak izan beharko dituzte, desgaitasuna duten pertsonentzat eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzat irisgarriak eta ulergarriak izan daitezzen.

Plan Berezi honetan honako neurri hauek biltzen dira herritarrak babesteko:

- Eraginpeko guneeetan sarbidea kontrolatzea eta ordenari eustea.
- Norberaren babeserako neurriak: herritarrek beraiek har ditzaketen neurri sinpleak dira, hala nola esku hartzeko eremutik urrun egotea, istripuaren gainerako materiala ez ukitzea edo beren etxeetan babestea, istripuaren emisio toxikoen aurrean.
- Ebakuatzea: arrisku handieneko tokietan dauden herritarrak toki haietatik urrun eramatea.
- Konfinatzea: neurri hori agintzen denean, herritarrek etxean edo inguruko esparru nahiz bizitokietan geratu behar dute.
- Asistentzia sanitarioa: lehen mailako eta premiazko laguntza istripuko biktimentzat, eta gorpuen eta/edo gorpuzkien kudeaketa goiztiarra.
- Elikagaiak eta ura ematea eta kontrol sanitarioa egitea, istripuak elikagai- edo ur-hornidurei eragiten badie.

Instalazio aeronautikoetan, autobabeserako planetan zehaztuko dira oinarrizko babes-neurriak, eta larrialdiaren jatorriaren kokapenak baldintzatuko ditu nagusiki:

- Larrialdia kanpotik datorrenean, oro har, instalazioetan dauden herritar guztiei konfinamendua gomendatzen zaie babes-neurri gisa.
- Larrialdia barne-jatorrikoa denean eta zuzenean erasandako instalazioetan soilik, beste instalazio seguru batzuetara (sute-sektorea, segurtasun-eremuak, etab.) edo kanpoko espazio seguru batera ebakuatzea izango da gomendio nagusia.

4.1.2.2.Laguntza eta sorospena emateko neurriak

Laguntza eta sorospena emateko neurriak zuzenean larrialdiaren eraginpean dauden herritarrei zuzentzen zaizkie, euren osotasuna arrisku larrian badago. Berehala aplikatu beharreko neurriak dira, eta neurri horiek gauzatzeko beharrezkok diren baliabide eta bitartekoak automatikoki eta berehalaxe mobilizatzen dira; hona hemen, besteak beste, neurri horiek:

- Bilaketa, erreskatea eta salbamendua.
- Larrialdiaren eraginpean dauden eremuak ebakuatzea.
- Premiazko asistentzia sanitarioa eta lehen sorospinak.
- Kaltetuak sailkatu, kontrolatu eta ebakuatzea, asistentzia soziosanitarioa emateko.
- Premiazko hornidura eta aterpea.

Nolanahi ere, bermatu behar da desgaitasuna duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuei laguntza egokia emango zaiela, beharrezkoa izanez gero, irisgarritasun unibertsala bermatuko duten neurri eta baliabide espezifikoak kontuan hartuta.

4.1.2.3.Ondasunak eta azpiegiturak babestea

Larrialdiaren eraginpean dauden edo egon daitezkeen azpiegitura, industria eta zentroetako autobabeserako planetan jasotako babes-neurri guztiak barne hartzen ditu.

Funtsean, komunitatearen funtsezko ondasun eta oinarritzko zerbitzuen kasuan aplikatuko dira babes-eta erreparazio-neurriak, baita, kaltetuz gero, arriskua eragin dezaketen azpiegituren kasuan ere.

4.1.2.4.Larrialdia kontrolatzea eta neutralizatzea

Larrialdia geldiarazteko eta haren ondorioak apaltzeko garatzen diren ekintza guztiak dira, espezialitate bakoitzetik hainbat jarduera bideratuz:

Erreskatea eta salbamendua

Istripua gertatu den lekuaren (lurra, itsasoa) edo esku hartzeko zailtasunaren arabera (mendia), esku hartzeko zerbitzu egokienak zehaztuko dira, eta honako ekintza hauek garatuko dituzte:

- Desagertutako pertsonak bilatzea.
- Harrapatuta dauden pertsonak askatzea.
- Lehen sorospenak, eta arreta sanitarioko gunera ebakuatzea.

Suteak itzaltzea

Larrialdi-egoeran suteak prebenitzeko eta, gertatuz gero, berehala jarduteko prozeduren multzoa barne hartzen du, baldin eta larrialdia gertatu den lekuan sute-arriskua badago, dela istripuak berak eragin duelako, dela eraikuntzei eragin dielako, dela salgai arriskutsuen presentzia dagoelako, edota baso-eremuan domino efektua gerta daitekeelako.

Egiturak egonkortzea

Istripuak ingeniari-tza zibileko (zubibideak, zubiak, pasabideak, ...) edo bizitegi- edo industria-eraikuntzako hainbat egiturari eragiten dienean gauzatu beharreko ekintzak dira.

Sarbide-kontrola

Babes-neurri honen helburua da eragiketa-gunean pertsonen zein ibilgailuen sartu-irtenak kontrolatzea, baita biktimen eta haien objektu pertsonalen segurtasuna eta asistentziaren kalitatea bermatzea ere. Horrela, honako hauek ahalbidetu nahi dira:

- Baimendutako ekintza-taldeei istripua gertatu den gunean edo aireportu-instalazioan sartzen eta irteten laguntzea.

- Trafikoaren kontrola ezartzea eta taldeen ibilgailuen kokapenaren kontrolatzea.
- Pertsonak eta ibilgailuek kalte handiagorik ez jasotzea.

Kanpoaldeko trafikoa kontrolatzea eta desbideratzea eragiten duen neurri honen aplikazioa segurtasun-taldeari dagokio.

Aireportu-barrutietako edo horien plangintza-eremuetako larrialdietarako, segurtasun-taldeak zehaztuko du kontrolak non egingo diren eta nork egingo dituen.

4.1.3. Herritarrentzako abisuak eta informazioa

Herritarrei zuzendutako dibulgazio- eta informazio-kanpainak egiten dira larrialdi aeronautikoen arriskuari buruz (Planaren ezarpenean aurreikusita daude); horietaz gain, Plan Bereziaren operatibotasunaren barruan, larrialdien kudeaketan lehentasuneko ekintzat hartzen da herritarrei abisuak ematea. Bai abisu eta informazio horiek —abisu-mezu, alerta eta alarmak baliatuta—, bai jarraitu beharreko gomendioak funtsezko neurriak dira herritarrak babesteko, bidea ixten baitiote benetako informazioa eta informazio osoa ez jasotzeak dakarren babesgabetasunari.

Herritarrei helarazten zaien informazioa, edonola ere, Planaren Zuzendaritzak emango du; izan ere, Zuzendaritzak ekintza-taldeen informazioa eta larrialdi-egoera bera landu eta bahetu ostean, Aholku Batzordearen bitartez, Informazio Kabineteak zabaldu beharreko mezuak emango ditu.

Abisuak emateko sistema horien xedea da herritarrak alertan jartzea, baita haiei informazioa ematea ere, kasuan-kasuan komenigarriena den jarduketari buruz eta hartu behar diren babes-neurri nagusien aplikazioari buruz: autobabeserako neurriak, leku batera biltzea, urrutiratzea, ebakuatzea eta abar.

Informazio- eta komunikazio-prozedura horiek beharrezkoak izan behar dute desgaitasunen bat duten pertsonen beharrei erantzuteko eta, horrela, laguntza eraginkorra bermatzeko, irisgarritasun unibertsala bermatuko duten neurri eta baliabide espezifikoak aintzat hartuta. Abisuek eta informazioek formatu eta mekanismo egokiak izan beharko dituzte, desgaitasuna duten pertsonentzat eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzat irisgarriak eta ulergarriak izan daitezen.

Planean honako sistema hauek biltzen dira herritarrei abisuak emateko:

a. Tokiko jarduketa-planean aurreikusitako zuzeneko abisuak

Tokian tokiko megafonia bidez egin ohi dira; megafonia hori finkoa edota higikorra izan daiteke, eta udaltzainek eta esku hartzen duen taldeko gainerako zerbitzuek egiten dituzte. Abisu horiei esker, herritarrek zuzenean jakingo dute zein diren azkarren aplikatu beharreko babes-neurriak (urrutiratzea, ebakuazioa, konfinatzea eta abar).

b. Internet eta sare sozialen bidez emandako abisuak

Internet bidez eta sare sozialen bitartez –hala nola twitter– egiten dira.

c. Gizarte-komunikabideen bidez jakinarazpenak egingo ditu

Lehen aipatu bezala, Prentsa Kabineteak helaraziko dizkie hedatu beharreko mezuak gizarte-komunikabideei. Komunikabide horiek Planaren zuzendariarekin lankidetzan jarduten dute, eta mezu horiek zabaltzen lagundu behar dute, Babes Zibileko legeriari jarraiki. Ildo beretik, Larrialdiak Kudeatzeko Legeak protokolo, hitzarmen edo akordioak sustatzen ditu telebista eta irrati-hedapeneko sozietate emakidadun garrantzitsuenekin egiteko. Horrek bermatu egiten du larrialdi-egoeretan herritarrei eman beharreko mezu eta abisuak gehiago zabalduko direla. Komunikabide horien (irrati eta telebistak) bitartez informazioa

emango zaie herritarrei, ezarpenean aurreikusitako hedapen-kanpainen bidez.

d. Beste erakunde eta organismo batzuen bidezko informazioa.

Erakunde eta organismoek informazioa emateko dituzten komunikabideen bidez zabalduko dute Planaren Zuzendaritzak Informazio Kabinetearen bitartez ematen duen informazioa.

4.1.4. Biktimei eta senideei laguntzeko prozedura

3.9 apartatuan adierazi den bezala, Euskal Autonomia Erkidegoan biktima ugari dituzten larrialdietako biktimei eta haien senideei laguntzeko jarduera psikosozialeko programa dago, eta larrialdi aeronautikoen plan honen titularrak aktibatu ahal izango du, aipatu funtzioak garatzeko.

Programa honen helburua da nukleo espezializatu, egonkor eta doigarri bat ezarri edo indartzea, funtzionamendu jarraitua duen antolaketa- eta baliabide-sare batean txertatuta.

Informazio-lana desgaitasuna duten biktimei edo biktimen senideei zuzentzen zaienean, beharrezko diren egokitzapenak egingo dira, hala badagokio langile espezializatuen laguntzarekin.

Talde Psikosozialaren esku-hartzea ezbeharra gertatu eta inpaktua-
ren fasea amaitu arteko lehen orduetan egiten da, gutxi gorabehera lehenengo 72 orduetan, egoeraren ezaugarri zehatzen arabera.

Harremanetarako pertsonaren taldeko kide koordinatzaile psikosoziala izango da programaren arduraduna, eta koordinatzaile horren arabera, 3 modulu bereizi daude, modu independentean koordinatuta; horrela, bakoitzak bere arduraduna du, eta giza baliabide zein baliabide material propioak ditu, baita barne-antolamendu propioa ere, larrialdiak irauten duen bitartean behar diren lan-txandak betetzeko. Modulu horiek mailaka aktibatuko lirateke, larrialdiaren beharren arabera. Unitate antolatua

gisa jarduten dute, eta larrialdian laguntza psikologikoa eta soziala modu koordinatuan emateko beharrezkoak diren prestakuntza, esperientzia eta baliabideak dituzte, esleitura dituzten funtzioen arabera.

Hona hemen hiru moduluak:

- Administrazio-kudeaketako modulua:
Biktimen senideen eta erakunde eskudunen arteko bitartekaritzari buruzko modulua.
- Arreta psikologikoa eta gizarte-arreta kudeatzeko modulua:
Zauri arinak dituzten eta zauririk ez duten pertsonak eta horien senide zein gertukoak dagozkion arretagunera garraiatzeaz arduratzen da. Kaltetuen behar emozionalak baloratzeaz arduratuko da, eta Lehen Laguntza Psikologikoak aplikatuko ditu, baita laguntza-baliabideetarako sarbidea eman ere. Familia berrelkartzeaz, kaltetuen eta zerbitzuen arteko koordinazioa eta bitartekaritza egiteaz eta kaltetuei informazioa helarazteaz arduratuko da, besteak beste.
- Behar logistikoak kudeatzeko modulua:
Beste bi moduluak hautematen dituzten behar materialak kudeatzeko arduratzen da, eta prestazio materialak zein giza prestazioak emateko lanak egiten ditu.

Biktimei eta haien senideei arreta emateko prozeduren garapen xehatua eta osoa EAEko Laguntza Psikosozialeko Programan sartuta dago.

Gainera, biktimen eta senideen arretari buruzko hainbat prozedura daude:

- > PTO-SOS-014: 112 telefono-zenbakira egindako deiak tratatzeko prozedura, beste herrialde batzuetako larrialdietako biktimei eta senideei arreta emateko
- > PTO-SOS-036: abiazio zibileko istripuen biktimei eta haien senideei laguntzea xede duen harremanetarako pertsona ohartarazi/aktibatu dadin eskatzeko prozedura.

- > PTO-SOS-057: biktima ugari dituzten gertakariak identifikatzeko prozedura.
- > PTO-SOS-066: biktima ugari dituzten istripuetako biktimenezako eta haien senideentzako arreta psikosoziala.

4.2. LARRIALDIETAKO EGOERA OPERATIBOAK

Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia operatiboa izan dadin, plana martxan jarri ahal izateko ezinbestekoa da alde zuretik estrategia eta neurri multzo bat planifikatuta izatea, larrialdiaren eremua eta larritasun-maila aintzat hartuta. Beraz, horrek berekin dakar Planaren jarduna malgua izatea, hura aplikatuko den lekuari, uneari eta larrialdi motari dagokienez. Horretarako, hainbat mailatako ekintzak edo esku-hartzeak aurreikusi behar dira, egoeren eta larrialdiaren faseen arabera.

Bestalde, gerta daiteke zenbait egoeratan Plana aktibatu behar izan ez arren, Euskal Autonomia Erkidegoan dagoen egitura arruntaren arreta beharrezkoa izatea, eta, ondorio horietarako, egitura hori taktika operatiboen bitartez egiten da.

4.2.1. Taktika operatiboak

Arrisku horrek sortutako alerta eta larrialdi ez-premiazkoak kudeatzeko, instalazio aeronautikoko autobabeserako plana eta dagokion taktika operatiboa aktibatuko dira, beharren arabera.

EAEko Larrialdiak Kudeatzeko Legeak IV. kapituluaren, lazeria ez diren larrialdiak kudeatzeari buruzkoan, jasotzen dituen jardueraprotokoloak dira Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren taktika operatiboak.

Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezian tipifikatu diren zenbait kasutan taktika operatiboak garatu ahal dira, Plan Berezi hau aktibatu baino

lehen jarduteko; bada, kasu horiek guztiak erantsitako koadroan zerrendatzen dira, taktikaren izena adierazita.

Taktika operatibo horietarik bakoitza plan sinoptiko bat da; eta plan horretan biltzen dira gertakariaren eta egoeraren faktore baldintzatzaileak. Faktore horien arabera, aldez aurretik ezarrita gertatzen da zerbitzu multzo baten jarduera (Plan Berezikoko ekintza-taldeak) edo horren aurreabisua, baita taktikaren bidez aurre egin nahi zaion istripu-kasuarekin lotutako pertsonen eta/edo erakundeen egindako abisuak ere [Herrizaingo sailburuaren 2001eko abuztuaren 1eko Aginduan argitaratuta, agindu horren bidez onartzen baitira Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren taktika operatiboak eta sortzen baita Larrialdiak koordinatzeko esku-hartze zerbitzua (EHAA, 178. zk., 2001/09/13koa, eta ondorengo eguneraketak; azkena 2018ko azaroaren 20ko Agindukoa)].

Larrialdia	Taktika operatiboa
Aireontzi baten istripua aireportutik kanpo	TXORI 1
Aireontzi baten istripua Gasteizko aireportuan	TXORIA
Aireontzi baten istripua Bilboko aireportuan	TXORIB
Aireontzi baten istripua Donostiako aireportuan	TXORIG
Biktima ugari dituen gertakaria	IMV
Ezohiko gertakari bortitzak	IVE

Era berean, aireontziak inplikatzeko dituzten larrialdietarako jarduera-prozedurak daude EAEko aireportu guztietan, eta horien edukia l. eranskinean dago jasota:

- > PTO-SOS-024: Gasteizko aireportuan aireontziei eragiten dieten larrialdien aurrean esku hartzeko prozedurak.
- > PTO-SOS-031: Donostiako aireportuan aireontziei eragiten dieten larrialdien aurrean esku hartzeko prozedurak.

- > PTO-SOS-032: Bilboko aireportuan aireontziei eragiten dieten larrialdien aurrean esku hartzeko prozedurak.

4.2.2. Faseen eta egoera operatiboen definizioa.

Plan Berezi honek honako fase eta egoera hauek aurreikusten ditu, gertakariaren/istripuaren tipologiaren, arriskuaren eta/edo larritasunaren, ukitutako lurralde-eremuaren edo larrialdiari aurre egiteko bitarteko kopuruaren arabera. Horiek kontuan hartuta, honako prozedura hauek aktibatuko dira era sekuentziatuan:

4.2.2.1. Alerta-fasea

Alerta-fasean, larrialdiren bat gerta daitekeela aurreikusten da. Larrialdi hori oraindik gertatu ez bada ere, inguruabarrak zer-nolakoak diren ikusita eta egoerak okerrera eginez gero, gertatu egin daiteke.

Mehatxu-egoerei edo baieztatzeke dauden egoerei egin diezaieke erreferentzia; baina adituek lehen balorazioa egin ondoren, egiazkotasuna berresten da.

Hauek izan daitezke agertokiak:

- Aireko zirkulazioaren arloko zerbitzuek aireko nabigazioan anomaliak hautematea, edo aireontzi bat hegaldian desagertu dela ikustea eta, ondorioz, istripua izateko benetako aukera dagoela ebaztea. Horren berri eman behar zaio Euskadiko Larrialdiak Koordinatzeko Zentroari (SOS-Deiak), eta SAR alertak aktibatuko dira (horien edukia II. eranskinean dago jasota).
- Aireportuko edozein instalaziotan arreta eman ahal izateko Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren baliabideak behar dituen larrialdia, arrunta hasiera batean. Larritasun-maila dela eta, Plan Berezia oraindik ez da larrialdi-faserako aktibatzen.

- Edozein arrazoiengatik, hegaldian dagoen aireontzi baten segurtasuna arriskuan dagoela edo egon daitekeela adierazi duen komunikazioa.
- Nazioarteko osasun publikoaren protokoloa aktibatzen duen gertakaria, aireontzi bat EAEko aireporturen batean lurreratzekoa denean eta gertakari horrek aireontziko bidaiariei eragin diezaiekeen.
- Herritarrek Euskadiko Larrialdiak Koordinatzeko Zentrora (SOS-Deiak) egindako edozein dei, istripu aeronautikoaren zantzuei buruzkoa.

4.2.2.2. Larrialdi-fasea

Fase horretan, dagoeneko gertatu dira kalteak edo gorabeherak, eta, ondorioz, beharrezkoa da Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sisteman integratutako zerbitzuen esku-hartzea. Esku-hartze hori ez da egoeraren jarraipena egitea bakarrik; izan ere, zuzeneko esku-hartzeak behar izaten dira egoera kudeatzeko.

Fase honetan sartzten dira, halaber, iragarpenen larritasuna dela-eta aparteko neurriak hartzea eskatzen duten egoerak; adibidez, zerbitzu publikoak etetea, baliabideak konfiskatzea, eskubideak kentzea... Hori guztia egin daiteke, oraindik kalte edo gertakaririk gertatu ez bada ere.

Fase hau egoera hauetan dago banatuta:

0. EGOERA EDO LARRIALDI AURREKO EGOERA

0 egoeran barne hartzen dira instalazio aeronautiko baten operatiboek edo Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistema arruntak hasiera batean kontrola ditzaketen egoerak. Aireportuko instalazioetatik kanpoko istripuetan, 0 egoera egokituko zaie pertsonengan eragin handirik izan ez duten egoerei, edo kalte material arinak dituztenei,

zeinak larrialdiko ohiko operatiboek kontrola baititzakete erantzundebora laburrean, betiere, tokian tokiko bitartekoen bidez.

Plan Bereziaren funtzioa da jarraipen- eta ebaluazio-lanak egitea eta, behar izanez gero, autobabeserako planetako zein toki-planetako zuzendaritzari kasuan kasuko laguntzak bermatzea.

Jarraipen- eta laguntza-egoera hau interfase bat da, eta aukera ematen du Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi honetan txertatzeko aipatutako autobabeserako planak zein toki-planak, baldin eta egoerak, okerrera egin duelako, hala eskatzen badu.

Egoera horretan barne hartuta daude larrialdiak gertatu osteko uneak ere; hau da, egoera oraindik ez denean behar bezain egonkorra larrialdia amaitutzat jotzeko.

1. EGOERA

Larrialdi ezohikoa da, eragindako inpaktua handia delako, eta, nahiz eta Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemako bitarteko eta baliabide arruntekin aurre egin dakiokkeen, zuzendaritza eta koordinazio bateratua behar du, Plan Berezi bat aplikatuta.

2. EGOERA

Oso egoera larriak dira, eta eragin handia dute biztanlerian, ondasunetan edo ingurumenean. Baliteke ziur ez jakitea bilakaera zer-nolakoa izango den. Larrialdiei aurre egiteko euskal sistemaren baliabide gehienek esku hartu behar dute, eta baliteke kanpoko baliabideen laguntza beharrezkoa izatea.

3. EGOERA

Autonomia-erkidegoaz gaindiko interesa egoten da, Babes Zibileko Oinarrizko Arauan aurreikusitakoaren arabera.

4.2.2.3. Lehengoratzefasea edo larrialdi ostekoa

Lehengoratzefasean, dagoeneko larrialdia amaitutzat jo da, eta ez dago hura berriz aktibatzeko aukera handirik.

Fase honi dagozkio biktimei arreta, ostatua, laguntza psikologikoa, arreta sanitarioa eta abar ematea, arreta psikosozialeko programan ezarri den bezala (4.1.4 puntua). Larrialdia sortu bezain laster hasi behar da lan horiek guztiak egiten, baina, fase honetan, larrialdiaren fokua kontrolatu eta arriskua desagertu ostean heltzen zaie. Lanok gehienez 72 ordu bitarte irauten dute, gutxi gorabehera.

Fase hau inplizituki aktibatutzat joko da larrialdifasea (edozein egoeratan dagoela ere) desaktibatzen den unean bertan.

Une horretan, agintari eskudunek beharrezko diren lehengoratzefase lanei ekingo diete, kalteak zer-nolakoak izan diren kontuan hartuta. Batik bat larrialdiaren biktimengan, senideengan eta kaltetuengan jarriko dute arreta, eta, horretarako, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemari integratutako zerbitzuen laguntza jasoko dute. Fase honetan, gertatutakoaren analisi kritikoa ere egingo da, bai arriskuen azterketarekin lotutako arloei dagokienez, bai larrialdiaren kudeaketari dagokienez.

4.2.3. Plan Berezia aktibatzea

Agintari eskudunak EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia abian jartzeko egiten duen ekintza da aktibatzea.

Plana aktibatuko da, baldin eta, egoeraren larritasuna dela-eta, plan horretan jasotako erantzun-egitura osorik edo partzialki martxan jarri behar bada.

Plana aktibatzen den aldiro herritarrei jakinarazi behar zaie, Planean ezarritako baliabideen bitartez.

Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia operatiboa izateko behar den malgutasuna dela-eta, funtsezkoa da planean hainbat modalitate ezartzea, honako hauen arabera:

- a. Aurreikusitako larrialdi-egoera bakoitza.
- b. Gertakariaren bilakaera.
- c. Eragin zehatza, Plana aktibatzea ekar dezakeena.

Ekintza-talde guztiek eta, instalazio aeronautikoa kaltetu bada, autobabeserako planari atxikitako instalazioko langileek modu koordinatuan jardungo dute, Plan Bereziaren zuzendariaren agindupean.

4.2.4. Aplikazio-moduak, larrialdi-fasearen edo -egoeraren arabera

4.2.4.1.Alerta-fasea

Fase honetan, taktika eta/edo protokolo espezifikoa aktibatuta egongo da, egoera larri bat gertatzeko aukera dagoela pentsarazten duten adierazleen jarraipena egiteko.

Kasu batzuetan, egoeraren ezaugarrien arabera, zenbait bitarteko eta baliabide operatibo mobilizatu beharko dira, dagokion taktika operatiboa aktibatuta.

Aurretik adierazi denez, alerta-fase honetan, taktika horiek abisuak transmititzen dituzte dagozkien zerbitzuetara eta ekintza-taldeetara.

Orokorrean, Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren alerta-fasea ezartzen denean, hau guztia egiten da:

- a. Egoeraren etengabeko jarraipena, baita aireportuekiko eta/edo kontrol-dorreekiko etengabeko komunikazioa ere.
- b. Jarduten duten zerbitzuentzat eta herritarrentzat garrantzitsua izan daitekeen informazioa jakinaraztea.
- c. Fase honetan, kideak hurbiltzeko edo lekualdatzeko mugimenduak egin daitezke.
- d. Larrialdi-fasean beharrezkoak izan daitezkeen prozedurak, bitartekoak eta baliabideak egiaztatzen dira, batik bat ohiz kanpoko egoerak badira.

4.2.4.2.Larrialdi-fasea

Larrialdi aeronautikoa deklaratura eta larritasun-mailari dagozkion eskakizunen arabera, Plan Berezia aplikatzeko honako egoera hauek ezar daitezke:

0. EGOERA EDO LARRIALDI AURREKO EGOERA

Larrialdiaren zuzendaritza operatiboa, larrialdiaren eremuaren arabera, honako hauei dagokie:

- a. Aireportuko autobabeserako planaren barruko Larrialdietako jarduketa-planaren zuzendariari.

- b. Larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen zuzendaritzako teknikariari.
- c. Dagokion toki- edo foru-agintaritzari.

Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziak jarraipen- eta ebaluazio-lanak egingo ditu, eta, behar izanez gero, bermatuko du aipatutako planen zuzendaritzari kasuan kasuko laguntzak emango zaizkiela, baita, egoerak hala eskatzen badu, plan horiek Larrialdiko Plan Berezi honetan erabat integratuko direla ere.

Dena den, Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi baliabideen zati bat mobilizatu daiteke, laguntza-lanak egiteko, ekintza-taldeei abisu emateko edo babes-neurriak prestatzeko.

Normalean, egoera horretan, beti aktibatuta egongo dira gorabeheraren arabera taktika operatiboak, aurretik azaldu denez.

Bestalde, egoera horretan, baldin eta egoki irizten bada, aholku-kontseilua biltzeko deialdiaren aurreabisua edo deialdia bera egin daiteke.

Larrialdia eragin duen arriskua kontrolatuta dagoenean, eta gorabehera gertatu aurreko normaltasunera itzuli bitartean, planak jarraipen-lanak egingo ditu, egoerak okerrera egiten ote duen ikus-teko. Jarraipen-lan hori, batik bat, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren zerbitzuen bidez egiten da.

1. EGOERA

1. egoera ezartzea Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren Zuzendaritzari dagokio, bere ekimenez edo eraginpeko udal- edo foru-agintaritzak edo Larrialdietako jarduketa-planaren zuzendariak hala eskatuta.

1. egoera deklaritzen da, baldin eta larrialdia kontrolatzeko Plan Bereziak zuzendaritza, koordinazio eta esku hartzeko lanak egin behar baditu; Plan honen zuzendaritzak hartuko du bere gain ekintza guztien koordinazioa.

Erantzun hori emateko, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemako baliabide eta bitartekoek esku hartzen dute eta Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezian txertatzen dira eraginpean hartutako beheragoko mailako planak (aireportuetako autobabeserako planak, babes zibileko udal-planak, Larrialdietarako Foru-plana edo aktibatuta dauden beste plan batzuk).

2. EGOERA

Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziari dagokio 2. egoera ezartzea, bere ekimenez edo hala eskatzen badute udal- edo foru-agintariak edo instalazioko Autobabeserako Planaren barruko Larrialdietako jarduketa-planeko zuzendariak.

Horrelakoetan, Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren Zuzendaritzaren ardura izango da ekintza guzti-guztiak zuzentzea eta koordinatzea, planean aurreikusitakoaren arabera.

Larrialdiak aeronautika-eremua gainditzten badu, eta elementu kalteberei eragiten badie, oinarrizko zerbitzu publikoak birgaitzearekin lotutako erreparazio-neurriak aplika daitezke, baldin eta zerbitzu horiek ez egoteak, bere horretan, larrialdi bat badakar edo ekintzen garapen egokia oztopatzen badu.

Normaltasuna itzuli dela adieraziko da larrialdi-egoera eragin duten faktoreak desagertzen direnean eta haren ondorioek herritarrentzako edo ondasunentzako arriskutsu izateari uzten diotenean.

3. EGOERA

3. egoera ezarriko da autonomia-erkidegoaz gaindiko interesa dagoenean, Babes Zibileko Oinarrizko Arauan aurreikusitakoaren arabera.

Egoera honetan, Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren zuzendaritzak agintari bat izendatuko du, eta Zuzendaritza Batzordea osatuko dute, Estatuko administrazioak izendatutakoarekin batera. Estatuko ordezkariak egingo ditu zuzendari-lanak, berariaz beste norbaiten esku uzten dituen kasuetan izan ezik.

EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren Zuzendaritzak, Zuzendaritza Batzordearen jarraibideak betez, planean jasota datozen baliabide propioak eta esleitutakoak koordinatzen jarraituko du.

Ekintzak Koordinatzeko Zentroa (EKZ) Ekintzak Koordinatzeko Zentro Integratu (EKZI) bihurtuko da.

4.2.4.3. Lehengoratzeko fasea edo larrialdi ostekoa

Fase hau inplizituki aktibatutzat joko da larrialdi-fasea (edozein egoeratan dagoela ere) desaktibatzen den unean bertan.

Une horretan, agintari eskudunek beharrezko diren lehengoratzeko lanei ekingo diete, kalteak zer-nolakoak izan diren kontuan hartuta. Batik bat larrialdiaren biktimengan, senideengan eta kaltetuengan jarriko dute arreta, eta, horretarako, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemari integritateko zerbitzuen laguntza jasoko dute. Larrialdia sortu bezain laster hasi behar da lan horiek guztiak egiten, baina, fase honetan, larrialdiaren fokua kontrolatu eta arriskua nabarmen murriztu ostean heltzen zaie.

Fase honetan, gertatutakoaren analisi kritikoa ere egingo da, bai arriskuen azterketarekin lotutako arloei dagokienez, bai larrialdiaren ku-deaketari dagokionez.

Fase honetan, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioko Biktimei Laguntzeko Bulegoarekin koordinazioari ekin ahal izango zaio.

4.3. PROZEDURA OPERATIBOA

Planaren zuzendaritzak, egoera bakoitzean zer ekintza egin behar diren hausnartzen duenean, gertakariaren inguruabar eta ondorio guztiak aztertuko ditu, bere plangintza operatiboa errealitatetik ahalik eta hurbilen egon dadin.

Zehaztasun horren xedea da ekintzen arteko koordinazioa nabarmen hobetzea. Gainera, operatibotasuna arrazionalizatzeko modu bat ere bada.

Nolanahi ere, plangintza operatiboak honako alderdi hauek barne hartuko ditu:

- Ondorioak ebaluatzea.
- Egoera aztertzea.
- Ezarri beharreko aginte-postu aurreratuak zehaztea.
- Ekintzen eremua zehaztea, eta esku-hartzearen, sorospenaren eta gune nagusiaren eremuak ezartzea.
- Hartu beharreko esku hartzeko, babes-, sorospen- eta erreparazio-neurriak zehaztea.
- Erabili beharreko bitartekoak eta baliabideak zehaztea.

Ekintza horiek guztiak zehaztu ostean, ekintza-talde bakoitzak bere jarduna egokituko du, aurreikusitako larrialdi aeronautiko bakoitzeko ezarritako ekintza-prozeduren arabera (kapitulu honetan zehaztu dira prozedura horiek) eta aginte bateratuaren esparruaren barnean.

4.3.1 Operatibotasuna alerta-fasean

Oro har, balizko gertakari baten abisua jasotzen den unetik ezartzen da larrialdi aeronautikoen arriskuagatiko alerta.

Alerta-fasea ezarri ondoren, dagokion taktika operatiboa aktibatu, eta larrialdiaren bilakaeraren jarraipena bermatzen da, baita, beharrezkoa izanez gero, aireportuekin eta/edo kontrol-dorreekin etengabeko komunikazioa ere.

4.3.2 Operatibotasuna larrialdi-fasean

Fase honetan, aurreikusita dago SOS-Deiak Larrialdiak Koordinatzeko Zentroen antolamendu funtzionala moldatzea egoeraren larritasun-mailaren arabera (0, 1, 2 edo 3) eta mobilizatu beharreko baliabideen kopuruaren eta ezaugarrien arabera.

Larrialdia hasten den unetik, baliabideak mobilizatzearekin batera, larrialdiaren jarraipena egiteko jarduketak ere jartzen dira abian.

Aireontziak tartean daudenean, aireportu bakoitzaren prozedura operatiboetan jasotzen dira larrialdia kudeatzeko moduak.

4.3.3. Operatibotasuna lehengoratzefasean edo larrialdi osteko fasean

Lehengoratzefasean edo larrialdi osteko fasean kaltetutako eremua lehengoratuko da, kalteberatasun bereziko eremuetan, eta, bereziki, biktimei eta senideei emango zaie arreta, Laguntza Psikosozialeko Programari jarraikiz.

Beharrezkoa bada, konpainia hornitzaileen aukera operatibo eta teknikoen arabera, Planaren Zuzendaritzak lehentasunak ezarriko ditu hornidurak berriro abiarazteko kadentziari dagokionez.

Eraginpeko herritarrei ahalik eta informazio gehiena emateko asmoz, beharrezkoa izanez gero, konpainia hornitzaileek garatzen dituzten jardunen berri emango zaie udalerrii, alkatearen bitartez. Halaber, eraginpeko udalerrii oinarrizko zerbitzuetako horniduren egoera zein den jakinarazteko eskatuko zaie, zerbitzu horien horniduraz arduratzen direnei itzulerako informazioa bideratu ahal izateko.

4.4. JAKINARAZPENAK

Larrialdi-egoera bat aurreikusten dela jakinaraztea eta larrialdia gertatzeko aurreikuspen horren berri ematea, edo dagokien agintariei planean jasotako alerta- edo larrialdi-egoeretako bat ezarri dela komunikatzea.

Eraginpeko edo esku hartzera deitutako agintariei helarazitako jakinarazpenez gain, fase eta egoera guztien berri eman behar zaie herritarrei, zerbitzuei eta erakundeei, baldin eta kalteak jasan baditzakete edo haien laguntza beharrezkoa bada gorabehera kudeatzeko. Informazioak irisgarria eta ulergarria izan behar du desgaitasuna duten pertsonentzat eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzat.

Horrek guztiak hainbat helburu ditu: arreta- eta zaintza-egoera bat piztea, arriskua sortzen edo sor dezaketen faktoreak kontrolatzeko; prestaketa-lanak egitea, erantzun-denborak murrizteko eta azkar esku hartzeko; eta adi egotea, informazio berria jasotzeko eta arriskuari edo gertaera katastrofikoari aurre egiteko babes-neurriak hartzeko.

4.4.1. Agintaritza hartzaileak.

Alerta-fasea eta 0 egoera edo larrialdi aurreko egoera	Jakinarazpena egiteko, arriskua eta haren eraginpeko eremua hartuko dira kontuan, eta Larrialdiak Koordinatzeko Zentroetan (SOS-Deiak) ezarritako protokoloak beteko dira. Balizko mobilizazioaren aurreabisua emango zaio Aholku Batzordeari.
1. egoeratik aurrera.	Honako hauei jakinaraztea: Lehendakaritzari, Estatuko Babes Zibileko eta Larrialdietako Zuzendaritza Nagusiaren Larrialdien Jarraipen eta Koordinaziorako Zentro Nazionalari, Biktimei arreta emateko bulegoari, Espainiako gobernu-ordezkaritzari, inplikaturako udal- edo foru-planen zuzendaritzei, eta Plan Bereziari giza baliabideak edo baliabide materialak ematen dizkieten gainerako agintaritza edo zerbitzuei.

5. INTERFASEA ETA BESTE PLAN BATZUEKIKO KOORDINAZIOA

Interfasetzat hartzen da plan honen eta lotutako beste plan batzuen arteko prozedura eta bitarteko komunak multzoa (autobabeserako planak, kanpoko larrialdietarako planak, babes zibileko udal-planak edo larrialdietarako foru-planak, eta beste batzuk), baita tartean dauden erakundeen arteko jakinarazpen-irizpideak eta -bideak ere (aireportu-instalazioa, kaltetutako udalak [hala badagokio], kaltetutako azpiegituren edo arrisku-enpresen kudeatzaileak, eta beste batzuk) eta Plan Bereziarren Zuzendaritza.

5.1. AUTOBABESERAKO PLANAK

EAEko instalazio aeronautikoek Autobabeserako plana dute, haxe xedatzen baita bai azaroaren 2ko 277/2010 Dekretuan (zeina aldatu egin baitzen larrialdi-egoerei aurre egiteko jarduera, zentro edo establezimendu jakin batzuei eska dakizkiekeen autobabes-betebeharrak arautzen dituen otsailaren 12ko 21/2019 Dekretuaren arabera) baita larrialdietan erantzun egokia izatea exijitzen duten beste lege-xedapen batzuetan ere.

Autobabeserako planak 6. kapituluak deskribatzen du Larrialdietako jarduketak-plana, zeinak hasiera batean eta bere instalazioen barruan gauzatu beharreko jarduerak arautzen baititu, bere bitarteko eta/edo baliabideen arabera. Era berean, 7. kapituluak jasota dago autobabeserako plana goragoko beste batzuetan txertatzeko aukera; horretarako, Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziarekin lotzeko interfasea izan beharko du, bi planetako jarduketak koordinatzeko.

Interfase horretan biltzen da prozedura eta bitarteko komuneren multzoa, baita bi planak aktibatze faseen arteko elkarrekotasuna ere, eta aldi berean, larrialdian esku hartzen duten aireportu-instalazioko zentro eta barne-agintari guztien eta Plan Berezi honetan integratuta dauden kanpoko zentro eta aginte operatiboen arteko komunikazio eta koordinazio egoki eta arinean oinarritzen da.

4.2 apartatuan (Larrialdietako egoera operatiboak) zehaztu denez, Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren taktika operatiboak EAEko Larrialdiak Kudeatzeko Legeak IV. kapituluan, **lazeria ez diren larrialdiak kudeatzeari buruzkoan**, jasotzen dituen jarduera-protokoloak dira, eta horietako bakoitza plan sinoptiko bat da, bertan jasotzen direla gertakaria baldintzatzen duten faktoreak eta egoera. Faktore horien arabera, Larrialdiei aurre egiteko euskal sistemaren zerbitzu multzo baten jarduketara edo aurreabisua ezartzen da aldez aurretik, baita taktikaren xede den istripu-kasuarekin zerikusirik duten pertsona eta agintariei eman beharreko abisuak ere.

Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren taktika operatiboak Herrizaingo sailburuaren 2001eko abuztuaren 1eko Aginduan argitaratuta daude [haren bidez onartzen baitira Larrialdiei Aurre Egiteko Euskal Sistemaren taktika operatiboak, eta sortzen baita Larrialdiak koordinatzeko esku-hartze zerbitzua (EHAA, 178. zk., 2001/09/13koa, eta ondorengo eguneraketak; azkena, 2018ko azaroaren 20ko Agindukoa)].

Era berean, aireontziak inplikatzeko dituzten larrialdietarako jarduera-prozedurak daude EAEko aireportu guztietan, eta horien edukia I. eranskinean dago jasota.

Autobabeserako planetan, Larrialdietako jarduketaren planaren zuzendariaren figura zehazten da, eta honako funtzio hauek izango ditu:

- Kanpoko laguntza-taldeak jasotzea: egoeraren berri ematea eta istripua gertatu den lekura gidatzea.

- Ukitutako instalazioaren bitartekoak kudeatzea eta ekartzea.
- Autobabeserako planeko zuzendaritzaren eta Plan Berezi honetako jarduleen arteko komunikazio-lotura izatea, eta haiekin etengabe komunikatuta egotea.

5.2. UDAL- ETA FORU-MAILAKO JARDUKETA-PLANAK

Larrialdi aeronautiko baten ondorioz udal- eta foru-mailako jarduketa-plan bat abian jartzen denean, bai alerta-fasean bai geroko larrialdi-faseak aktibatzeak unean, Zuzendaritzak (alkateak, diputatuak edo ordezkokoak) jakinarazi eta egiaztatu beharko du EAEko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezi honen zuzendariak baduela aktibazio horren berri. Horretarako, gertatutakoaren berri emango dio, SOS-Deiak Euskadiko Larrialdi Zentroaren bitartez.

Halaber, egoeraren bilakaerari eta ekintzen garapenari buruzko informazioa emango du, gertakariaren larritasunari buruzko aurreikuspenak eta aldaketak zein diren adieraziko du eta larrialdiaren amaieraren berri emango du.

Bereziki garrantzitsua da jakinarazpena berehala egitea, EAEn Larrialdiak Koordinatzeko Zentroaren bitartez (SOS-Deiak), baldin eta larrialdiari erantzuteko nahikoa gaitasun ez duela aurreikusten edo berresten badu, eskuragarri ez dauden baliabideen premia larria badago, edo larrialdiak, lurralde horri ez ezik, beste bati ere eragingo badio.

Edonola ere, Plan bakoitzaren titularraren esku ez dauden bitartekoak eta baliabideak mobilizatzeko eskaerak Larrialdiak Koordinatzeko Zentroen (SOS-Deiak) bidez bideratuko dira.

Ekintzak Koordinatzeko Zentroaren/Ekintzak Koordinatzeko Zentro Integralaren bidez, berehala jakinaraziko zaizkie ukitutako udalei eta/edo aldundiei adierazpen edo jakinarazpen formal guztiak, autonomia-

erkidegoek edo estatuko agintariek alerta-egoerei edo Plana aktibatzeari/ amaitzeari buruz egindakoak.

V. eranskinean aipatzen diren udalerrietan, Babes Zibileko Udal Planaren barruan, Larrialdi aeronautikoei aurre egiteko udalaren jarduketa-plana barne hartuko da. Bertan deskribatuta daude istripu aeronautiko larriren bat gertatuz gero egin beharreko ekintzak. Horrekin batera zehazten da EAEko Plan Bereziaren baliabideak dituela erabilgarri, eta, ekintza-taldeen bitartez, mobilizatutako udal-baliabideak Plan horren egituraren barnean geratzen direla adierazita dago.

Larrialdi aeronautikoei aurre egiteko udal-mailako jarduketa-planean, Udal Planaren eta Plan Berezi honen arteko interfasea zehaztuko da, hau da, horien arteko lotura zehaztuko da.

6. PLANARI ATXIKITAKO BITARTEKOAK ETA BALIABIDEAK

Plan Berezi honetan mobilizatu daitezkeen baliabide eta bitartekoak dira, alde batetik, giza baliabideak, eta bestetik, elementu materialak. Azken horiek edozein mota edo titulartasunekoak izan daitezke, eta arrisku larri edo hondamendi kasuetan erabili litezke.

Funtsean izaera mugikorra duten eta ekintza-taldeetara sartzen diren giza elementuak eta elementu materialak dira bitartekoak. Baliabidetzat jotzen dira funtsean izaera estatikokoak diren eta horien esku-ragarritasunak ekintza-taldeen lana ahalbidetzen edo hobetzen duten elementu natural edo artifizialak.

Taktika operatiboetan jasotzen dira mobilizatu daitezkeen bitartekoak eta baliabideak, eta larrialdiaren arabera doituko dira.

Titulartasun pribatuko bitartekoak eta baliabideak mobilizatzeko eta erabiltzeko, larrialdi-egoeretan herritarrek dituzten betebeharrak arautzen dituen legerian xedatutakoa beteko da (1/2017 Legegintzako Dekretua, apirilaren 27koa, Larrialdien Kudeaketari buruzko Legearen testu bategina onesten duena. II. Kapitulu).

7. PLAN BEREZIA EZARTZEA, MANTENTZEA ETA EGUNERATZEA

7.1. HITZAURREA

Euskal Autonomia Erkidegoko Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia onetsi ondoren eta Babes Zibilerako Estatuko Batzordeak txostena egin ostean, Euskadiko Babes Zibilerako Planaren (LABI) zuzendaritzak Plan Berezi hau horretan integratzeko, eta ondorioz ezarri eta operatibotasuna mantentzeko beharrezkoak diren ekintzak sustatuko ditu.

Larrialdien eta babes zibilaren arloan eskumena duen Zuzendaritzak urteko plangintza egingo du Plana ezarri eta mantentzeko garatu behar diren jardueri dagokienez; hala nola, zabalkundea eta simulakroak egitea, informazioa eguneratzea eta aldira berrikustea, aireportuen artean koordinatzea eta abar.

7.2. EZARPENA

Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren ezarpenean, Plana behar bezala aplikatuko dela ziurtatzeko beharrezkoak diren ekintzak laburtzen dira; hala nola:

- Aholku Batzordeko kideak, Informazio Kabineteko kideak eta Larrialdiak Koordinatzeko Zentroetako kideak izendatzea, baita haiek lokalizatzeko sistemak ere.
- Ekintza-taldeak osatzen dituzten agintariak (eta haien ordezkioak), kideak eta bitartekoak izendatzea, baita haiek guztiak mobilizatzeko sistemak ere.

- Beharrezkoak diren prozedurak, hitzarmenak eta akordioak ezartzea parte hartzen duten erakunde eta entitateekin, bai ekintzak argitzeko, bai baliabideak eta/edo laguntza teknikoa emateko.
- Planari esleitutako baliabide eta bitarteko guztiak eskuragarri daudela egiaztatzea.
- Esku hartzen duten guztiek Plana ezagutzen dutela ziurtatzea, beren eginbeharrak gauza ditzaten beharrezkoa den neurrian.
- Ezarritako ereduaren eraginkortasuna, langileen prestakuntza eta baliabideen eskuragarritasuna egiaztatzea, simulakro oso bat edo zuzendariak beharrezkotzat jotzen dituen simulakro partzialak eginez.

7.2.1. Plan Bereziaren azpiegitura egiaztatzea

Planaren funtzionamendurako oinarrizko azpiegiturak izan badi-rela eta behar bezala funtzionatzen dutela egiaztatuko da, eta bereziki, honako hauek:

- Transmisio sarea: zerbitzuen arteko eta aireportuekiko komunikazio-sistemak.
- EKZ, Informazioko Kabinetea eta ekintza-taldeak beharrezkoak ditzuten baliabideez hornitzea.
- Herritarrei oharrak helarazteko sistemak.

7.2.2. Planean jasotako zerbitzuetako langileen prestakuntza. Simulakroak.

Planean ardurak ditzuten pertsonen prestakuntza pertsona horiek Plana ezagutzetik hasten da, eta bakoitzari dagozkion ekintzen arabera, plan osoaren edo zati baten berri ematen zaie.

Planaren berri emanda, prestakuntza-programak eta trebakuntza-ikastaroak egingo dira, Planean inplikaturako zerbitzu guztientzat

(Planaren arduradunak, ekintza-taldeen arduradunak, bitarteko kargudunak, komunikabideak).

Larrialdietan esku hartzeko zerbitzuek, halaber, prestakuntza espezifikoa jaso beharko dute desgaitasuna duten pertsonak eta kaltebertasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuk artatzeko, haien ezaugarri eta premia bereziak kontuan hartuta.

Prestakuntza finkatzeko, ariketak eta simulakroak (partzialak edo orokorrak) egingo dira, ezarritako ereduaren eraginkortasuna, langileen prestakuntza eta baliabideen eskuragarritasuna egiaztatzeko xedez.

7.2.3. Herritarrei Plan Bereziaren berri ematea

Ezarpen-fasearen barruan, informazio-politika abiaraziko da Planaren berri emateko herritarrei; horren helburua, berriz, haxe izango da: herritarrek 4.1.2 puntuan aurreikusitako larrialdi aeronautikoen aurrean ezarriko diren babes-neurriak barneratzea.

Larrialdien eta babes zibilaren arloan eskuduna den zuzendaritzari dagokio herritarrei planaren berri emateko kanpainak garatzea, arrisku aeronautikoaren eraginpean dauden guneetako udalekin batera. Plana onartu ondoren, kanpaina horiek egiteko egutegia ezarriko da.

Plan Bereziaren informazio-kanpaina honetan, lurraldean dagoen arrisku aeronautikoaren eta autobabeserako neurrien berri emango da, gutxienez, honako eduki hau jorratuta:

- Lurraldearen gaineko ezagutza prebentiboa emango da, herritarrak arazoarekin kontzientziatzeko eta arriskuarekin modu onean bizi izateko.
- Autobabeserako neurrien berri emango da eta larrialdi-egoeretan beharrezkoa den babesa landuko da.

- Larrialdi-kasuetan abisuen eta alerta-egoeren berri emateko dauden bideen bitartez emango da informazioa, herritarren artean arrisku horren eta beraren larrialdiaren informazio-kultura sustatzeko.
- Larrialdia gertatu delako berehala jardun behar denean, Alertan ematen den informazioa Planaren Zuzendaritzari atxikitako Informazio Kabinetearen bitartez emango da, 4.1.3 apartatuan aurreikusitako herritarrei abisuak emateko sistemen bitartez eta aurreikusitako edukiarekin.

Informazio-kanpaina horrek formatu eta mekanismo egokiak izan beharko ditu, desgaitasuna duten pertsonentzat eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuentzat irisgarriak eta ulergarriak izan daitezen.

Garatzen den informazio-politikak bat etorri behar du Euskadiko babes zibileko planean (LABI) ezarritako printzipioekin (V. Kapituluko 2.3 apartatua).

7.3. MANTENTZE-LANAK

7.3.1. Kontzeptua. Mantentze-lanen programa.

Plan Berezia ezarri eta gero, eta indarrean dirauen bitartean, zuzendariak, larrialdien eta babes zibilaren arloan eskuduna den zuzendaritzaren bidez, Planaren eraginkortasunari eutsi beharko dio; izan ere, EAEko babes zibileko planean adierazten denez, jarduteko prozedurak erabat operatibo izatera bideratutako ekintzak biltzen ditu, baita hura eguneratzera eta etorkizuneko aldaketetara egokitzen bideratutakoak ere.

Plan Berezia mantentzeko hainbat ekintza egin behar dira, eta ekintza horiek koordinatuta egingo dira, Larrialdien eta babes zibilaren arloan eskuduna den Zuzendaritzak prestatutako programa baten

barruan; programa hori larrialdien eta babes zibilaren arloan eskuduna den sailburuak onartu beharko du gerora, Planaren zuzendari den aldetik.

Hona hemen ekintza horiek:

7.3.2. Eguneratzea eta berrikuspena

Larrialdi Aeronautikoen Plan Berezia teknikoki eta operatiboki indarrean dagoela egiaztatu eta eguneratuko da aldizka, lehen aipatu dugun mantentze-programari jarraikiz, edo ezohiko moduan.

Hartara, Euskadiko Babes Zibileko Lurralde Plana urtero berrikus-ten denean, Plan Berezi hau ere berrikusiko da. Lurraldeari buruzko oinar-ritzko informazioan, arriskuaren azterketan eta parte hartzen duten langile eta baliabideetan gertatzen diren aldaketak eta eguneratzeak txertatuko dira, baita mantentze-programan beharrezkotzat jotzen diren hobekuntza eta berrikuntzak ere.

Ezohiko berrikuspenak izango dira arauetan edo antolaketan izan- dako aldaketen ondoriozkoak, eta arrisku aeronautikoaren tratamenduan eskuratutako jakintza eta esperientzia berrien ondoriozkoak.

7.3.3. Simulakroak

Aurreikusitako programazioaren arabera, Larrialdi Aeronautikoen Plan Bereziaren simulakroak egingo dira, orokorrak edo partzialak (Alerta eta/edo Larrialdia), eta, horiek egin ostean, eraginkorrak ez diren alderdiak aldatu edo hobetu egingo dira. Horietan, bermatu beharko da laguntza egokia emango zaiela desgaitasuna duten pertsonen eta kalteberatasun-egoeran dauden beste kolektibo batzuei.

Simulakro edo ariketa horiek ukitutako eremuetako aireportu eta udalerriekin batera egin ahal izango dira, bi urtean behin, aeronautikako araudiak ezartzen duenez.

7.3.4. Etengabeko prestakuntza. Trebatze-ariketak.

Planarekin lotura duten langileen prestakuntza ezarpen-fasean egin behar da; prestakuntzak iraunkorra izan behar du, Plana dokumentu bizia den aldetik eta, hasieran esan dugunez, behin eta berriro berrikus-ten delako. Etengabeko prestakuntza Plan honen 7.2.2 apartatuan au-rreikusitako printzipioetan oinarritzen da.

Trebatze-ariketak etengabeko prestakuntzaren barruan sartzen dira; ariketa horietan, Planari esleitutako edo esleitu gabeko baliabide eta bitartekoak partzialki mobilizatzen dira, larrialdi aeronautikoak benetan gertatzen direnean ekintza-taldeek erabili behar izango dituzten teknikak eta baliabideak erabiltzeko ohitura har dezaten.

Jarduera-programa bati jarraikiz, ekintza-talde bakoitzeko arduradunak ariketa bat prestatu behar du, eta, ariketa horren bidez, benetako kasu batean beharko liratekeen baliabide eta bitarteko guztiak edo batzuk erabili beharko dituzte taldeko kideek.

Ariketa egin ondoren, jardunak eraginkorrak izan ote diren ebalua-tuko da; horretarako, ekintza-taldeko kide guztiek esperientzia, iritzi eta iradokizunak elkartrukatuko dituzte, Planaren eraginkortasuna hobetzea-rren.

ERANSKINAK

Eranskinak¹

I Eranskina	EAE-ko aireportuetako prozedura operatiboak
II Eranskina	S.A.R. alertak
III Eranskina	Plan berezia aktibatze/ desaktibatze jakinarazpenak
IV Eranskina	Erabilitako akronimoen glosarioa.
V Eranskina	I. eta II. segurtasun-eremuei lotutako udalerriak.
VI Eranskina	Larrialdiak jakinarazteko inprimakiak.
VII Eranskina	Call Centerrean jaso beharreko datuak (badaude ere duak)
VIII Eranskina	HARREMANETARAKO PERTSONARENTZAT jaso beharreko datuak (badaude ere duak)
IX Eranskina	SAZean DAUDEN PERTSONEN indetifikazio-fitxa
X Eranskina	ZAURITU GABEKO PERTSONEN eta/edo SE-NIDEEN indetifikazio-fitxa.

¹ Eranskin hauek eskura dituzu web orri honetan: www.euskadi.eus/112

ISBN: 978-84-457-3648-7



