



**AEROPUERTO INTERNACIONAL
LA AURORA
AILA**

**ANEXO
2
COE-2**

**REVISION:
00**

**CÓDIGO:
ANEXO 2-COE-002**

**EMISION:
27 / 08 / 2015**

**PÁGINA:
1 de 66**

ALCANCE:

**DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
ADMINISTRACION AEROPORTUARIA AILA
ARRENDATARIOS DE LOCALES DEL EDIFICIO TERMINAL AEREA
LINEAS AEREAS Y EMPRESAS DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS
UNIDADES ADMINISTRATIVAS AILA
UNIDADES TECNICO OPERATIVAS AILA
ORGANISMOS ESTATALES**

**PLAN DE EVACUACIÓN DEL EDIFICIO DE LA TERMINAL
AÉREA
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA**

GUATEMALA, AGOSTO 2015

INDICE

INDICE	2
1. LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL PLAN	4
2. LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS.....	5
3. REGISTRO DE REVISIONES	8
4. INTRODUCCIÓN	10
5. FINALIDAD DEL PLAN.....	11
6. PROPÓSITO.....	12
7. OBJETIVOS ESPECIFICOS	13
8. INFORMACIÓN GENERAL	14
8.1 DEFINICIONES.....	14
9. ACRÓNIMOS.....	22
10. BASE LEGAL.....	23
10.1 LEGISLACIÓN NACIONAL.....	23
10.2 LEGISLACIÓN INTERNACIONAL	23
11. ALCANCE	25
12. PROCESO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE EVACUACIÓN	25
13. CAPACITACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN	26
14. PROCEDIMIENTOS Y DIRECTRICES PARA LA VALIDACIÓN DEL PLAN	27
15. ANÁLISIS DE RIESGO	28
16. CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO DE LA TERMINAL AEREA DEL AILA (CONTEXTO)..	29
16.1 ENTORNO DE LA EDIFICACIÓN, EMPLAZAMIENTO Y ACCESOS.....	29
17. CARACTERIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES Y LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN LAS DISTINTAS PLANTAS, NIVELES O SECTORES DEL EDIFICIO	32
17.1 CUARTO NIVEL.....	32
17.2 TERCER NIVEL	32
17.3 SEGUNDO NIVEL.....	32
17.4 PRIMER NIVEL	33
17.5 SOTANO	33
18. MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSMISIÓN DE ALERTAS Y ALARMAS	34
18.1 COORDINACIÓN Y RED DE COMUNICACIONES	34
18.2 SISTEMA DE VOCEO (ALTAVOCES) INTERNO Y DE LA TERMINAL AÉREA LA AURORA	34
18.3 SISTEMA DE ALERTA Y ALARMA	35
19. SISTEMA DE EVACUACIÓN.....	36

20. RESPONSABILIDADES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE Y SU DELEGACIÓN FUNCIONAL.....	37
20.1 RESPONSABILIDADES DE LAS GERENCIAS Y JEFATURAS DEL AILA, LÍNEAS AÉREAS Y DEMÁS EMPRESAS.....	38
20.2 RESPONSABILIDADES DE OTROS ORGANISMOS QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES EN LA TERMINAL AÉREA LA AURORA	39
21. CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA PARA LA ACTIVACIÓN DEL PLAN DE EVACUACIÓN.....	40
22. INVOLUCRAMIENTO DE LAS PERSONAS QUE OPERATIVIZAN EL PLAN DE EVACUACIÓN.....	41
22.1 DEFINICIÓN DE ROLES	41
22.2 FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LOS BRIGADISTAS.....	42
23. UBICACIÓN DEL RECURSO HUMANO: TOTAL PROMEDIO	44
24. SISTEMA DE ALERTA Y ALARMA A UTILIZARSE EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTE PLAN DE EVACUACIÓN	45
25. SISTEMAS DE ALARMA.....	46
26. ÁREAS DE SEGURIDAD.....	47
26.1 DETERMINAR UBICACIÓN.....	47
27. SEÑALIZACIÓN SEGÚN NORMATIVA NACIONAL EXISTENTE	48
27.1 NORMA DE REDUCCIÓN DE DESASTRES NÚMERO DOS –NR-D-2- NORMAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD EN EDIFICACIONES E INSTALACIONES DE USO PÚBLICO.....	48
28. PLANOS DEL EDIFICIO CON RUTAS DE EVACUACIÓN	53
28.1 FINGER NORTE PRIMER NIVEL.....	53
28.2 PRIMER NIVEL SALONES DE PROTOCOLO Y DIPA	54
28.3 PRIMER NIVEL FRENTE A MIGRACIÓN (FINGER CENTRAL)	55
28.4 PRIMER NIVEL FAJAS Y SAT (FINGER CENTRAL)	56
28.5 SEGUNDO NIVEL (FINGER NORTE)	57
28.6 SEGUNDO NIVEL (FINGER CENTRAL).....	58
28.7 SEGUNDO NIVEL (FINGER SUR)	59
28.8 SEGUNDO NIVEL (PLAZA GUATEMALA).....	60
28.9 TERCER NIVEL (FINGER NORTE).....	61
28.10 TERCER NIVEL (FINGER CENTRAL)	62
28.11 CUARTO NIVEL (FINGER CENTRAL).....	63
28.12 PARA PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES PRIMER AL TERCERO NIVEL PARQUEO FRENTE AL EDIFICIO TERMINAL AÉREA	64
28.13 SOTANO (TERMINAL AÉREA)	65
29. CONSIDERACIONES FINALES	66

	Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora	ANEXO2 COE-2
---	--	-----------------

1. LISTA DE DISTRIBUCIÓN DEL PLAN

DEPENDENCIA	PUESTO	FECHA
Gerencia del Aeropuerto Internacional La Aurora.	Gerente del AILA.	12/12/17
Centro de Operaciones de Emergencia	Jefe del Departamento de COE	12/12/17
Unidad de gestión de la seguridad operacional SMS	Coordinador SMS	12/12/17
Biblioteca técnica DGAC	Encargado de biblioteca.	12/12/17
Locales Comerciales	Arrendatarios	12/12/17
Organismos Estatales	SAT, Migración, MSPAS, MP, SGAIA, OIRSA, MAGA, INTERPOL.	12/12/17
Gerencia de Seguridad Aeroportuaria	Gerente de Seguridad Aeroportuaria AILA	12/12/17
Departamento de Operaciones Aéreas	Jefe del Departamento de Operaciones Aéreas	12/12/17

Este ejemplar del Manual del Plan de Evacuación del edificio de la Terminal Aérea es propiedad del Aeropuerto Internacional La Aurora de la República de Guatemala, y ha sido consignado para las personas que ocupan las posiciones antes indicadas.

Este manual debe mantenerse en lugar accesible para rápida consulta y debe promoverse su divulgación verbal y escrita entre el personal subordinado.

Revisión: 00	Lista de distribución del plan	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 1	Página 4 de 66

2. LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

CAPÍTULO	NUM. PAGINA	NUM. REV.	FECHA REVISION	CAPÍTULO	NUM. PAGINA	NUM. REV.	FECHA REVISION
Caratula	--	--	--	10			
0	1	00	27-08-15	Base Legal	1	00	27-08-15
Índice	2	00	27-08-15	11			
1	1	00	27-08-15	Alcance	1	00	27-08-15
Lista de Distribución del Plan				12			
2	1	00	27-08-15	Proceso para la implementación del plan de evacuación	1	00	27-08-15
Lista de Páginas Efectivas	2	00	27-08-15	13			
	3	00	27-08-15	Capacitación y Concientización	1	00	27-08-15
3	1	00	27-08-15	14			
Registro de Revisiones				Procedimientos	1	00	27-08-15
4	1	00	27-08-15	15			
Introducción				Análisis de Riesgo	1	00	27-08-15
5	1	00	27-08-15	16			
Finalidad del Plan				Características del edificio de la terminal aérea del AILA	1	00	27-08-15
6	1	00	27-08-15		2	00	27-08-15
Propósito					3	00	27-08-15
7	1	00	27-08-15	17			
Objetivos Específicos				Caracterización de las instalaciones y las actividades desarrolladas en el AILA	1	00	27-08-15
8	1	00	27-08-15		2	00	27-08-15
Información General	2	00	27-08-15	18			
	3	00	27-08-15	Medios de Comunicación	1	00	27-08-15
	4	00	27-08-15		2	00	27-08-15
	5	00	27-08-15	19			
	6	00	27-08-15	Sistema de Evacuación	1	00	27-08-15
	7	00	27-08-15				
	8	00	27-08-15				
9	1	00	27-08-15				
Acrónimos							

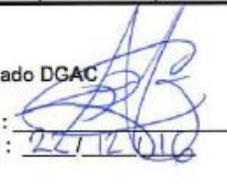
Responsable

Firma: 
Fecha: 27/08/16

Coordinador SMS

Firma: 
Fecha: 27/08/16

Aprobado DGAC

Firma: 
Fecha: 22/12/016

20	Responsabilidades de la Autoridad Competente y su Delegación Funcional	1 2 3	00 00 00	27-08-15 27-08-15 27-08-15	29	Consideraciones Finales	1	00	27-08-15
21	Centro de Operaciones de Emergencia	1	00	27-08-15					
22	Involucramiento de las personas que operativizan el plan de evacuación	1 2 3	00 00 00	27-08-15 27-08-15 27-08-15					
23	Ubicación del Recurso Humano	1	00	27-08-15					
24	Sistema de alerta y alarma	1	00	27-08-15					
25	Sistemas de Alarmas	1	00	27-08-15					
26	Áreas de Seguridad	1	00	27-08-15					
27	Señalización según normativa nacional existente	1 2 3 4 5	00 00 00 00 00	27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15					
28	Planos del Edificio con rutas de Evacuación	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13	00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00	27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15 27-08-15					

Handwritten notes and signatures:
 - Bottom left: Signature and date 17/10/16.
 - Bottom middle: Signature and date 17-10-16.
 - Bottom right: Stamp of the Civil Aviation Authority of Guatemala (Caja Costera de Aviación Civil) with the word "APROBADO" and date 22-8-16, along with a signature.

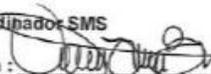


Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea
Aeropuerto Internacional La Aurora

ANEXO2
COE-2

--	--	--	--	--	--	--	--

Responsable
Firma: 
Fecha: 17/10/16

Coordinador SMS
Firma: 
Fecha: 17/10/16

Aprobado DGAC
Firma: 
Fecha: 17/10/16

Director General de Aviación Civil
DEPARTAMENTO DE ESTÁNDARES DE VUELO
APROBADO
GUATEMALA, 22 DE 12 DE 16

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

4. INTRODUCCIÓN

En un edificio se pueden presentar una variedad de situaciones riesgo, que amenacen la salud y hasta la vida de sus ocupantes. En estas circunstancias, la evacuación total o parcial del edificio en algunas ocasiones se presenta como la única opción de poder salvar la vida.

El Plan de Evacuación del Aeropuerto Internacional “La Aurora”, comprende medidas y acciones que deben llevarse a cabo durante una emergencia o desastre en las instalaciones de ésta terminal aérea, en la cuales hace necesario evacuar a las personas que se encuentran en su interior, o en sus proximidades. Este tiene como objetivo responder en forma inmediata ante un evento que pone en peligro la vida de las personas, utilizando para ello rutas de evacuación previamente identificadas y señalizadas, las cuales conducirán a los usuarios a un lugar seguro.

Este sistema de evacuación, está diseñado de tal forma que los mismos usuarios puedan optimizarlo, con el mínimo apoyo del personal institucional; organizado en brigadas o comisiones de apoyo tales como: Primeros auxilios, tráfico y control peatonal, control de conatos de incendios y búsqueda y rescate.

El presente plan, proporciona las herramientas para la coordinación de las actividades de los diferentes actores que operan en la terminal aérea, así también con las entidades, cuerpos o dependencias de socorro que brindan apoyo externo en estos casos.

Cuando el plan de evacuación se activa, el gerente aeroportuario o su sustituto legal, ejercerá su autoridad en todas las acciones previstas, en este plan, incluyendo las que se refieren a la participación de las instituciones de socorro, de conformidad con previos acuerdos suscritos.

Considerando, que lo más valioso de toda organización lo constituye su recurso humano es de vital importancia proteger su integridad física y mental; es indispensable implementar un sistema de capacitación que permita mejorar las capacidades de los trabajadores de ésta institución; este sistema debe asegurar la participación activa de cada uno de los trabajadores, los cuales de manera organizada responden a cualquier eventualidad.

Revisión: 00	Introducción	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 4	Página 10 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

5. FINALIDAD DEL PLAN

Que las personas que realizan sus labores dentro de la Terminal Aérea la Aurora, de manera organizada participen en todas las acciones relacionadas a la preparación, prevención, mitigación y respuesta a eventos adversos que puedan ocasionar daños a la salud física y mental del conglomerado de individuos o personas que se encuentren en determinado momento en el edificio en mención.

Revisión: 00	Finalidad del plan	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 5	Página 11 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

6. PROPÓSITO

Contribuir a salvaguardar la vida de las personas que por diferentes causas se encuentren, en las instalaciones de la terminal aérea la Aurora; al momento de ocurrir un evento adverso que ponga en peligro sus vidas; a través del uso adecuado del sistema de evacuación diseñado.

Revisión: 00	Propósito	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 6	Página 12 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

7. OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Fomentar el mejoramiento de las capacidades de la persona en materia de seguridad, las cuales serán aplicadas en el momento que se necesite evacuar las instalaciones, del Edificio Terminal del AILA.
2. Salvaguardar la vida de las personas que laboran en la terminal aérea La Aurora y las personas que transitan por él.
3. Desarrollar capacidades en el personal que labora en la Terminal Aérea La Aurora, para responder adecuadamente ante la ocurrencia de un fenómeno adverso; a través de la transferencia de conocimientos sobre sistemas de evacuación, sistemas de alerta y alarma, señalización en otros.
4. Diseñar e implementar el plan de evacuación de las instalaciones que ocupan en la Terminal Aérea La Aurora y que cumpla con las normativas internacionales establecidas para estos casos.
5. Llevar a cabo un adecuado análisis de riesgo, para poder identificar correctamente las amenazas y vulnerabilidades en las instalaciones de la terminal aérea La Aurora.

Revisión: 00	Objetivos específicos	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 7	Página 13 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

8. INFORMACIÓN GENERAL

Cuando los términos indicados a continuación figuren en el contenido del presente programa, para fines de interpretación, tendrán el siguiente significado:

8.1 DEFINICIONES

Actos de interferencia ilícita (Definición a título de explicación)

Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo;
- Apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosas destinados a fines criminales;
- Comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil; y
- Cualquier otra que ponga en riesgo la seguridad de aeronaves, pasajeros, tripulaciones o aeródromos y público en general.

Actuación humana. Capacidades y limitaciones humanas que repercuten en la seguridad, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

Aeródromo/Aeropuerto Nacional. Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinado total o parcialmente a la llegada, partida y movimientos de aeronaves en superficie, en donde no se cuenta con autoridades aduanales y de migración.

Aeropuerto Internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Alarma. Aviso o señal que se da para que se sigan las instrucciones específicas debido a la presencia real o inminente de un evento adverso. Es el dispositivo audiovisual manual o eléctrico para la activación del plan, que permita codificación a través de tonos o claves, está ubicada en un lugar estratégico y puede ser fácilmente reconocida en un lugar estratégico y puede ser fácilmente reconocida en toda la institución o empresa. Es recomendable que tenga su propia fuente de energía y defiera de otros dispositivos que emitan señales.

Alerta. Estado declarado con el fin de tomar precauciones, debido a la probable o cercana ocurrencia de un evento adverso.

Alerta de Bomba. Estado de alerta implantado por las autoridades competentes para poner en marcha un plan de intervención destinado a contrarrestar las posibles

Revisión: 00	Información General	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 8	Página 14 de 66

consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en aeropuerto o en una instalación de aviación civil.

Alerta (Temprana). Situación que se declara a través de instituciones, organizaciones e individuos responsables y previamente identificados, para la provisión de información adecuada, precisa y efectiva con anterioridad a la manifestación de un fenómeno peligroso, con el fin de que los organismos operativos de emergencia activen procedimientos de acción preestablecidos y la población tome precauciones específicas. Además de informar a la población acerca del peligro, los estados de alerta se declaran con el propósito de que la población y las instituciones adopten una acción específica ante la situación que se presenta.

Altura de evacuación. Es la diferencia de cola entre el nivel de un origen de evacuación y del espacio exterior seguro en recorridos de evacuación ascendente o descendente.

Alumbrado de emergencia. Todo sistema alimentado eléctricamente con dos fuentes de suministro, de los que la principal debe ser la red general del edificio y la secundaria la específica de la instalación. Su autonomía de funcionamiento a plena carga debe ser como mínimo de una hora de duración y su puesta en funcionamiento automáticamente, con el fallo del suministro de la red general.

Amenaza. Factor de riesgo, representando por la potencial ocurrencia de un suceso de origen natural o generado por la actividad humana, que puede manifestarse en un lugar específico, con una intensidad y duración determinadas.

Amenaza Antropogénica o Antrópica. Un peligro latente generado por la actividad humana en la producción, distribución, transporte y consumo de bienes y servicios y la construcción y uso de edificios e infraestructura. Comprenden una gama amplia de peligros como lo son las distintas formas de contaminación de aguas, aire y suelos, los incendios, las explosiones, los derrames de sustancias tóxicas, los accidentes en los sistemas de transporte, la ruptura de presas de retención de agua, etc.

Antrópico. De origen humano o de las actividades del hombre, incluidas las tecnológicas.

Análisis de riesgo. También conocido como evaluación de riesgo o PHA por sus siglas en inglés Process Hazards Analysis, es el estudio de las causas de las posibles amenazas y probables eventos no deseados y los daños y consecuencias que éstas puedan producir.

Área de Movimiento. La parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, el aterrizaje y rodaje de aeronaves y está integrada por el área de maniobras y las plataformas.

Área de Maniobras. Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas.

Autoridad competente. La Dirección General de Aeronáutica Civil – DGAC --.

Revisión: 00	Información General	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 8	Página 15 de 66

Autoridad de seguridad de la aviación competente. La autoridad que cada Estado designe para que dentro de su administración sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa de seguridad de la aviación civil.

Aviso de bomba. Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o un aeropuerto o una instalación de aviación civil, o una persona, puede estar en peligro debido a un explosivo u otro objeto o artefacto.

Calamidad. Desgracia que alcanza a muchas personas.

Centro de Operaciones de Emergencia. Es el punto predeterminado de reunión del Coordinador General y el comité asesor, ubicado preferentemente en un sitio que tenga amplia visibilidad, que reúna condiciones que garanticen la seguridad del personal y que permita la delegación de trabajos y órdenes. En este puesto se recibe toda la información generada por la emergencia y se dan todas las directrices para el manejo y el control de la misma.

Color de seguridad. Es un color de uso especial y restringido, cuya finalidad es indicar la presencia de peligro, proporcionar información, o bien prohibir o indicar una acción a seguir.

Color de contraste. Es el que se combina con el de seguridad con la finalidad de resaltar el contenido y mejorar las condiciones de visibilidad.

Conato de incendio. Siniestro en el que han intervenido los dispositivos de control de incendios y que ha supuesto la quema de una superficie inferior a una hectárea.

Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos o u otros dispositivos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Coordinación. Acción que implica hacer funcionar efectiva, oportuna y armónicamente, procesos o actividades.

Coordinación Interinstitucional. Interrelación institucional con los órganos y entidades autónomas y descentralizadas del Estado, con organismos internacionales y con las instituciones de naturaleza privada que operan a nivel nacional, a través de canales de comunicación apropiados.

Crisis. Estado de situación que implica el quiebre de la normalidad de un sistema y favorece su desorganización. Condición de inestabilidad que involucra cambios abruptos o decisivos. Es el proceso de liberación de los elementos sumergidos y reprimidos de un sistema como resultado de una perturbación exógena o endógena, que conduce a la parálisis de los elementos protectores y moderadores, a la extensión de los desórdenes, la aparición de incertidumbres de todo tipo y de reacciones en cadena eventualmente a la mutación o desaparición del sistema en crisis. Las crisis pueden ser el resultado de un desastre o constituir ellas mismas el desastre. Ofrecen oportunidades de cambios positivos y no solamente negativos.

Daño. Efecto adverso o grado de destrucción causado por un fenómeno peligroso sobre las personas, los bienes, sistemas de prestación de servicios y sistemas naturales o sociales.

Director General de Aeronáutica Civil. Es la máxima autoridad de la DGAC. Personaje que de conformidad con el Decreto 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala es el responsable de la administración y funcionamiento de los Aeropuertos Internacionales y aeropuertos domésticos en la República de Guatemala en virtud del nombramiento por acuerdo efectuado por la Presidencia de la República de Guatemala.

Desastre. Situación o procesos social que se desencadena como resultado de la manifestación de un fenómeno de origen natural, tecnológico o provocado por el hombre que, al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en una población, causa alteraciones intensas, graves y extendidas en las condiciones normales de funcionamiento de la comunidad, representadas por la pérdida de vida y salud de la población, la destrucción, pérdida o inutilización total o parcial de bienes de la colectividad y de los individuos así como daños severos en el ambiente.

Enlace. Es la persona que sirve de intermediario para lograr una comunicación con otras personas.

Emergencia. Estado caracterizado por la alteración interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento y operación de una comunidad, causada por un evento por la inminencia del mismo, que requiere de una reacción inmediata que exige la atención o recuperación de las instituciones del Estado, los medios de comunicación de la comunidad en general.

Estrategia. Coordinar y dirigir todo tipo de acciones.

Extinguidor. Aparato portátil para extinguir un fuego o conato de incendio.

Escaleras de emergencia. Las previstas como vía de escape en caso de emergencia.

Evacuación. Es el proceso ordenado y planificado de desalojar o desocupar una instalación.

Evaluación. Es un término utilizado para describir un inventario mental y escrito de las fortalezas y debilidades de la empresa.

Fenómeno. Toda apariencia o manifestación extraordinaria y sorprendente (súbito lento).

Fluidos. Son sustancias líquidas o gaseosas que, por sus características fisicoquímicas, no tienen forma propia, sino que adoptan la del conducto que las contiene.

Fluidos peligrosos. Son aquellos líquidos y gases que pueden ocasionar un accidente o enfermedad de trabajo por sus características intrínsecas; entre éstos se encuentran los inflamables, combustibles, inestables que puedan causar explosión, irritantes, corrosivos, tóxicos, reactivos, radiactivos, los que impliquen riesgos por agentes biológicos, o que se encuentren sometidos a condiciones extremas de presión o temperatura en un proceso.

Incendio. Cualquier caso de combustión destructiva e incontrolada, incluyendo la explosión de sólidos combustibles, líquidos o gases.

Revisión: 00	Información General	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 8	Página 17 de 66

Mantenimiento preventivo. Trabajos que se realizan para evitar la descomposición de los equipos y sistemas, realizándose constantes revisiones y cuidados.

Mantenimiento correctivo. Es el trabajo que se da cuando los equipos presentan alguna falla y es necesario hacer reparaciones para su buen funcionamiento.

Mercancías peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que esté clasificado conforme a dichas instrucciones.

Mitigación de Riesgos. Planificación y ejecución de medidas de intervención dirigidas a reducir o disminuir el riesgo existente. La mitigación asume que en muchas circunstancias no es posible, ni factible controlar el riesgo totalmente; es decir, que en muchos casos no es posible impedir o evitar totalmente los daños y sus consecuencias sino más bien reducirlos a niveles aceptables y factibles. La mitigación de riesgos puede operar en el contexto de la reducción o eliminación de riesgos existentes, o aceptar estos riesgos y, a través de los preparativos, los sistemas de alerta (temprana), etc. buscar disminuir las pérdidas y daños que ocurrirían con la incidencia de un evento peligroso.

Monitoreo. Es una vigilancia constante de una determinada amenaza, que puede causar daños humanos y físicos en algún momento a una o varias poblaciones.

Parte aeronáutica. Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

Parte pública. Área de un aeropuerto y los edificios a los que tiene acceso ilimitado los pasajeros que viajan y el público no viajero (ver también zona sin restricción).

Permisos. Tarjeta (Gafete) u otro documento expedido a las personas empleadas en los aeropuertos, o a quienes por otras razones necesitan autorización para el acceso a las instalaciones aeroportuarias o a cualquier otra parte restringida de los mismos, a fin de facilitar dicho acceso e identificar al individuo. Incluye los documentos de vehículos para fines similares.

Planes de emergencia. Documento que establece las responsabilidades y normas que ante un evento adverso permite administrar de manera efectiva y eficiente todos los recursos de una comunidad.

Prevención. Medidas y acciones dispuestas con anticipación con el fin de evitar o impedir que se presente un fenómeno peligroso o para reducir sus efectos sobre la población, los bienes y servicios y el ambiente.

Plataforma. Área definida, en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

Principios relativos a factores humanos. Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción y operación de equipos y para lograr establecer una interfaz óptima entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

Revisión: 00	Información General	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 8	Página 18 de 66

Programa de Seguridad. Es el conjunto de instrucciones y procedimientos que en materia de seguridad, contribuyen al logro de la protección deseada en todas las áreas. Medidas adoptadas para salvaguardar a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Red Húmeda. Es un sistema de cañerías auto alimentadas con agua cuya función es la primera intervención en caso de incendio.

Respuesta. Etapa de la atención que corresponde a la ejecución de las acciones previstas en la etapa de preparación. Corresponde a la reacción inmediata para la atención oportuna de la población.

Riesgo. La probabilidad de que un peligro puede causar un accidente / incidente y resultar en pérdida o daño. Es la combinación de la probabilidad y severidad.

Rótulo. Marcación que incluye etiquetas, placas, grapas o señales.

Ruta de evacuación. Ó Vía de Evacuación, es el recorrido horizontal o vertical que, a través de las zonas comunes de la edificación, debe seguirse desde la puerta de cada local o vivienda hasta la salida a la vía pública o a espacio abierto y comunicado directamente con vía pública. Es el camino o trayecto más seguro a seguir para llegar a la zona de seguridad más próxima, en caso de emergencia.

Sabotaje. Todo acto u omisión deliberada destinada a destruir maliciosa o injustificadamente un bien, que ponga en peligro la aviación civil internacional y sus instalaciones y servicios o que resulte en un acto de interferencia ilícita.

Salida. Parte de la evacuación, determinada por paredes, suelos, puertas y otros medios que proporcionan un camino protegido necesario para que los ocupantes puedan acceder con seguridad al exterior del edificio. Puede constar de vías de desplazamiento horizontal o vertical tales como puertas, escaleras, rampas, pasillos, túneles y escaleras exteriores.

Salida de Emergencia. Toda salida de recinto de planta o edificio que tiene función permitir la evacuación en caso de emergencia.

Seguridad de la Aviación. Combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita.

Señal de seguridad. Una señal que proporciona información de seguridad, obtenida por la combinación de una forma geométrica, un color de seguridad, un color contrastante y un símbolo gráfico o texto.

Señal complementaria. Una señal con un texto solamente, para uso donde sea necesario en conjunto con una señal de seguridad.

Señalización. Conjunto de estímulos que condicionan la actuación de quien los recibe frente a las circunstancias que se desea resaltar.

Señalización de seguridad. Señal audiovisual que, a través de la combinación de una forma geométrica (pictograma), un color, un símbolo o un sonido, proporciona una información determinada, relacionada con la seguridad.

Símbolo. Representación de un concepto definido, mediante una imagen.

Simulación. Ejercicio de manejo de información para la toma de decisiones, el adiestramiento y la evaluación, basado en un supuesto desastre ocurrido en un lugar y un tiempo específicos. Actividad práctica confines de entrenamiento y capacitación basados en el supuesto desastre dentro de una comunidad amenazada, con el fin de representar situaciones que promuevan una coordinación efectiva de respuesta.

Simulacro. Ejercicio de ejecución de acciones, previamente planeadas para enfrentar una emergencia o desastre. Ejercicio de respuesta que implica el montaje de un escenario en el campo real, basado en datos confiables de probabilidad con respecto al riesgo y de la vulnerabilidad de los sistemas afectados. Ejercicios que tienen como finalidad, enseñar a los participantes a aplicar procedimientos dentro de las instalaciones en caso de incendio u otra emergencia y poder evacuar sus instalaciones en forma ordenada planificada y segura evaluando el planteamiento diseñado para ese evento.

Sismo. Es una transformación brusca de energía debido aquí la energía de deformación acumulada en la litosfera se convierte súbitamente energía cinética, ésta se manifiesta por medio de movimientos ondulatorios que se transmiten en el interior y en la superficie de la tierra. Aunque la energía se atenúa con la distancia, es absorbida por los edificios y, en caso de sismos severos, disipada.

Terremoto. Sinónimo de Sismo.

Triage Es el sistema que permite clasificar y jerarquizar víctimas en masa, basado principalmente en su mayor probabilidad de sobrevivida más que la gravedad de las lesiones.

Tubería. Conducto formado por tubos, conexiones y accesorios instalados para conducir fluidos.

Vía de evacuación. Camino continuo que permite el traslado desde cualquier punto de un edificio o estructura hasta el exterior a nivel del suelo. La vía de evacuación consta de tres partes separadas y distintas: acceso a la salida, la salida y los medios de descarga de la salida.

Vulnerabilidad. Condición de un sistema correspondiente a su predisposición a ser dañado por determinada amenaza.

Zonas de seguridad. Son las zonas de menos riesgo, localizadas dentro fuera del edificio. Ejemplos: Patios, plazas, zonas verdes y otras.

Zona de seguridad restringida, -- ZSR --. Zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto cuyo acceso está controlado para garantizar la seguridad de la aviación civil. Dichas zonas normalmente incluirán, ente otras cosas, todas las zonas de salida de pasajeros entre el punto de inspección y la aeronave, la plataforma, los locales de preparación de embarque de equipaje, los depósitos de carga, los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves.

 <p>LA AURORA AEROPUERTO INTERNACIONAL</p>	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

Zona estéril. Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, y cuyo acceso está estrictamente controlado. (También se conoce como zona de seguridad restringida).

Zona sin restricciones. Zona de un aeropuerto a la que tiene acceso el público o a la cual el acceso no está restringido.

Revisión: 00	Información General	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 8	Página 21 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

9. ACRÓNIMOS

AVSEC	Aviation Security / Seguridad de la Aviación.	OMS	Organización Mundial de Salud.
COE	Centro de Operaciones de Emergencia.	PSIHT	Programa de Seguridad Industrial e Higiene en el Trabajo.
CCI	Centro de Control de Incidentes.	PEA	Plan de Emergencia Aeroportuario.
CONRED	Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres.	PNC	Policía Nacional Civil.
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil de Guatemala.	PNISAC	Programa de Instrucción de la Seguridad de la Aviación Civil.
GNSA	Gerencia Nacional de Seguridad Aeroportuaria.	PNSAC	Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
GSA	Gerencia de Seguridad Aeroportuaria.	SEI	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios.
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.	TWR	Torre de Control
ZSR	Zona de Seguridad Restringida	NRD2	Norma de reducción de desastres número dos

	Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora	ANEXO2 COE-2
---	--	-----------------

10. BASE LEGAL

10.1 LEGISLACIÓN NACIONAL

ENTIDAD	DOCUMENTO
CONRED	Guía de señalización de ambientes y equipos de seguridad, CONRED Sistema de evacuación sectorial- CONRED Norma de reducción de desastres número dos –NRD2-; Acuerdo número 04-2011: Normas mínimas de seguridad de edificaciones e instalaciones de uso público.
DGAC	RAC 139

10.2 LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

ENTIDAD	DOCUMENTO
OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Documento 9137 Manual de Servicios de Aeropuertos, Parte 7 Planificación de Emergencias en los Aeropuertos <ul style="list-style-type: none"> ✓ Capítulo 4.5 Emergencias en el Aeropuerto que no estén relacionados con Accidentes de Aeronaves. ✓ Capítulo 4.6 Actos de Interferencia Ilícita en la Aviación Civil. ✓ Capítulo 4.7 Casos en los que están implicados Mercancías Peligrosas. ✓ Capítulo 4.8 Catástrofes Naturales.

Revisión: 00	Base Legal	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 10	Página 23 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

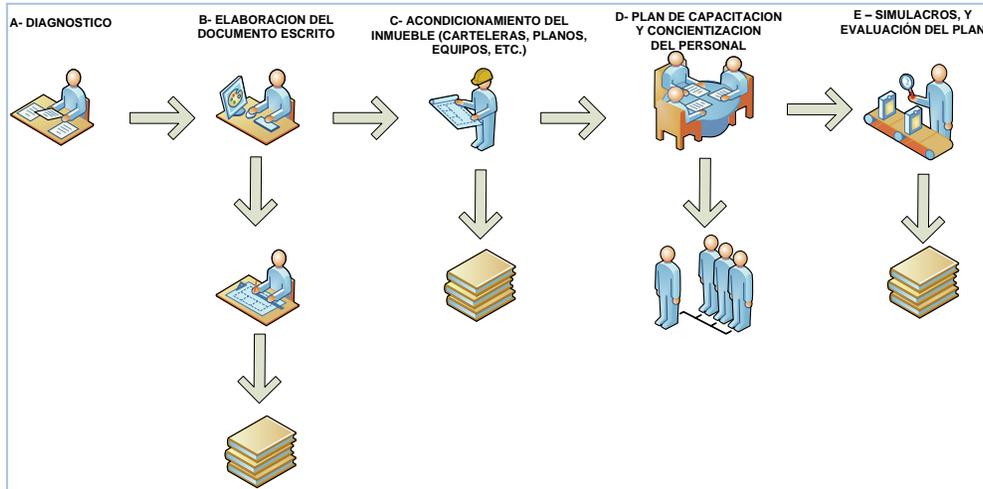
11. ALCANCE

1. El contenido del presente documento, es aplicable a:
 - a). Los funcionarios del AILA;
 - b). Personal de otros organismos del Estado que realizan actividades en las oficinas e instalaciones del Edificio Terminal del AILA;
 - c). Pasajeros, tripulaciones y personal de Líneas aéreas;
 - d). Personas que visitan las oficinas e instalaciones del Edificio Terminal del AILA;
 - e). Instituciones y organismos estatales relacionados con funciones de seguridad, socorro y asistencia;
 - f). Todos aquellos que se ven sujetos a su aplicación.
2. El PEA/AILA es distribuido obligatoriamente al Director General, al Administrador Aeroportuario del AILA, a los Subdirectores, a los Gerentes, Jefes, y a los encargados de Sección de las unidades Administrativas y Técnico-operativas que tienen espacios físicos asignados en las oficinas e instalaciones del Edificio Terminal del AILA.
3. Todas las unidades Administrativas y Técnico-operativas, el personal de las mismas y demás personal externo a la organización del aeropuerto y que labora en el AILA sin excepción, son responsables del cumplimiento y aplicación de las normas contenidas en el PEA/AILA, que en su totalidad son de carácter obligatorio.
4. Las disposiciones que emanan del PEA/AILA deben ser de pleno conocimiento del personal que directa o indirectamente esté afectado por las mismas, correspondiendo a los respectivos funcionarios:
 - a) Promover la debida divulgación verbal o escrita entre el personal que le está subordinando; y
 - b) Facilitar la rápida consulta del PEA/AILA, manteniendo siempre un ejemplar en lugar fácilmente accesible.
5. Alegar ignorancia de las disposiciones del PEA/AILA no es justificación de su incumplimiento.

Revisión: 00	Alcance	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 11	Página 24 de 66

12. PROCESO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE EVACUACIÓN

1. El plan consta, esencialmente, de cinco acciones bien diferenciadas, las cuales se desarrollan en otros tantos tiempos de acuerdo al siguiente diagrama.



13. CAPACITACIÓN Y CONCIENTIZACIÓN

1. Se deberá brindar capacitación mediante cursos a todo el personal que realice actividades en el edificio de la terminal aérea para que tengan los conocimientos necesarios y puedan aplicarlos al momento de necesitar una evacuación de las instalaciones por parte del personal del Centro de Operaciones de Emergencia -COE-.
2. Este proceso, establece tres momentos que se complementan: la primera es la inducción al sistema de evacuación en particular, el segundo la organización de los responsables de la evacuación y tercero la capacitación para el manejo del sistema de evacuación a través de las responsabilidades de los jefes de piso y brigadistas.
3. El sistema de evacuación, está diseñado de acuerdo a la ubicación en la que se encuentren las personas, o sea se han establecido sectores o ambientes como subsistemas para facilitar el proceso del tráfico peatonal que se establece en estos casos.
4. Los contenidos de capacitación estarán en función de la responsabilidad a ejercer (Responsable del Inmueble, Jefe de Piso y Brigadistas), los cuales perseguirán mejorar nuestras capacidades de respuesta a través de la transferencia de tecnología apropiada. (Más práctica que teórica).
5. Se reconocen 5 tipos de brigadistas: Primeros auxilios, Control de Conatos de Incendios, Búsqueda y Rescate, Tráfico y control Peatonal.
6. Posteriormente cuando se haya concluido el proceso de inducción/capacitación del plan de evacuación, debe darse a conocer a todos los entes de apoyo administrativos de las instituciones que operaran en el aeropuerto internacional, pero fuera del edificio de la terminal aérea.

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

14. PROCEDIMIENTOS Y DIRECTRICES PARA LA VALIDACIÓN DEL PLAN

1. Derivado del concepto de que todo plan es dinámico, es necesaria su actualización continua, por lo tanto, se aplicaran los conceptos vertidos en el manual de procedimientos para la conducción de simulacros y simulaciones, vigente desde el 23 de marzo del 2010 Anexo 2 COE-2.
2. De acuerdo a la estructura sectorizada del sistema de evacuación, permitirá que cada componente responda de forma independiente pero coordinada, cual el caso lo amerite. Pero también puede poner a prueba su sector de evacuación y de esa manera propicie los cambios y actualizaciones que sean necesarias.
3. La organización administrativa prevista en el presente plan, define con claridad las funciones derivadas de acuerdo a su función, (Responsables del inmueble, jefes de piso y brigadistas) sobre ellos recaerá la operativización del mismo.
4. La responsabilidad administrativa como institución para el seguimiento del presente plan, la asumirá el Centro de Operaciones de emergencia del aeropuerto internacional la Aurora.
5. La periodicidad de las reuniones de trabajo con el equipo que ejecuta el plan de evacuación, está en función de la calendarización, que de manera conjunta establezcan entre los jefes de piso, brigadistas con el Centro de Operaciones de Emergencia y de acuerdo a la norma establecida para estos casos.
6. En el proceso final el presente plan debe ser dado a conocer a las entidades de apoyo externo en casos de emergencias y/o desastres.

Revisión: 00	Procedimientos y directrices para la validación del plan	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 14	Página 27 de 66

15. ANÁLISIS DE RIESGO

Este está fundamentado en la percepción de actores claves, los cuales conocen la historia de la presencia de eventos adversos, que en algún momento incidieron en el normal desarrollo de esta terminal aérea, especialmente en su infraestructura.

La herramienta a utilizarse permite ubicar el evento en cuestión, identificar la amenaza que desencadenó el evento, analizar la vulnerabilidad en función de la exposición, la fragilidad y la resistencia, la definición de la probabilidad de la generación de daños y finalmente el análisis histórico de impactos.

Esto permite cuantificar el análisis en parámetros de incidencia que van desde el estrato bajo al mediano y alto según la percepción de los actores. El análisis técnico inicial, lo realiza personal del Centro de Operaciones de emergencia con el apoyo de personal de infraestructura, personal del SEI, personal de SMS y personal AVSEC en periodos semestrales.

A continuación, se describen los tipos de emergencias previstas que ameritan ejecutar el plan de evacuación:

1. Accidentes de aeronaves dentro del aeropuerto; que pongan en peligro la vida de las personas que se encuentren en las instalaciones aeroportuarias.
2. Actos de interferencia ilícita en la aviación civil.
3. Disturbios sociales (Bloqueos de ingreso y egreso de AILA)
4. Amenazas de Bomba.
5. Bloqueos de ingreso y egreso del AILA (Disturbios sociales)
6. Incendio estructural y de aeronaves dentro de las instalaciones aeroportuarias o muy cercano a ellas.
7. Emergencias debido a desastres naturales.
8. Emergencias de mercancías peligrosas; y
9. Emergencias de salud pública.

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

16. CARACTERÍSTICAS DEL EDIFICIO DE LA TERMINAL AEREA DEL AILA (CONTEXTO)

1. El edificio de la Terminal aérea del AILA está ubicado en el Aeropuerto Internacional La Aurora, el cual está ubicado al sur de la Ciudad capital de Guatemala, en la zona 13 capitalina.
2. En el edificio de la terminal aérea La Aurora las áreas de trabajo que dan hacia el exterior, por lo general poseen paredes de vidrios gruesos, los cuales ayudan a mejorar la visibilidad aprovechando la luz natural.
3. Las paredes que hacen la división para la ubicación de ambientes de trabajo en su mayoría son de tabla yeso, material que también es utilizado para cubrir columnas haciéndolas de carácter decorativo.
4. La totalidad del piso es de tipo cerámico, a excepción de las del primer nivel del finger norte que es de cemento alisado brillante.
5. El techo del tercer nivel está construido de lámina de zinc, a excepción del resto de niveles que son de loza fundida.
6. El sistema eléctrico cuenta con sus dispositivos normales de flipones sectorizados y el acceso a ellos es únicamente a través de personal de electricidad.
7. El sistema eléctrico de toda la terminal aérea, está conectado al sistema normal de la empresa eléctrica de Guatemala, pero en casos de fallas del sistema externo, entra a funcionar automáticamente los generadores de electricidad del sistema interno.
8. El sistema de agua potable, es abastecido por un sistema interno propio.
9. La red húmeda contra incendios es un sistema por separado que cuenta con su propio sistema de bombeo y almacenamiento de agua.

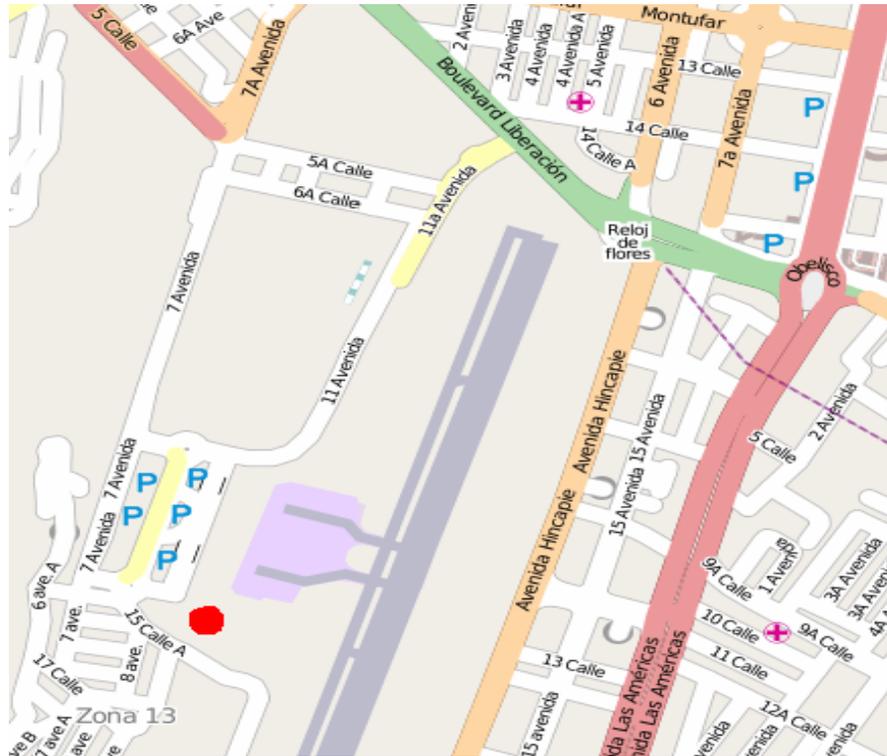
16.1 ENTORNO DE LA EDIFICACIÓN, EMPLAZAMIENTO Y ACCESOS

1. El edificio de la Terminal aérea del AILA está rodeado al norte por los talleres de DHL y los depósitos de combustible, al este por la pista activa del AILA, al sur el Edificio de Oficinas centrales de la DGAC, por las bodegas de COMBEX-Im, las instalaciones de COCESNA y el Ministerio de Infraestructura y Vivienda – CIV --, y al oeste por el parqueo público del AILA, y el viaducto de ingreso a la Terminal Aérea.
2. Las instalaciones del Aeropuerto Internacional La Aurora forman parte de lo que anteriormente se conoció como la Finca Nacional “La Aurora”; se encuentra a una altura de 1490 metros sobre el nivel del mar en una latitud de N 14° 34’ 59,77” y una longitud de W 90° 31’ 39,00” y está enmarcada dentro de la zona 13 de la ciudad de Guatemala, que según el Diccionario Geográfico de Guatemala se describe así.
3. Para tener acceso al edificio de la Terminal Aérea del Aeropuerto Internacional La Aurora, desde el occidente y norte de la ciudad, se debe conducir desde la zona 12 por la 5ta calle y por el boulevard Liberación por la 7ma avenida (boulevard de Caminos) hacia el redondel del Boulevard Juan Pablo II.

Revisión: 00	Características del edificio de la terminal aérea del AILA (contexto)	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 16	Página 29 de 66

- Para tener acceso desde el sur de la ciudad, se debe conducir por la Avenida Hincapié, ingresar por la 25 y 26 calle (Colonia Santa Fe), dirigirse por la 11 avenida (Colonias Aurora I y II) hacia la 5ta calle "A".

Detalle geográfico de la ubicación del edificio de la Terminal Aérea en la zona 13:



Revisión: 00	Características del edificio de la terminal aérea del AILA	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 16	Página 30 de 66

Detalle vista aérea de las instalaciones del AILA:



Revisión: 00	Características del edificio de la terminal aérea del AILA	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 16	Página 31 de 66

17. CARACTERIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES Y LAS ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL AILA

17.1 CUARTO NIVEL

1. En el cuarto nivel del edificio de la terminal aérea del AILA se encuentran ubicadas:
 - a) Las oficinas de la Administración Aeroportuaria;
 - b) Las oficinas de las Líneas Aéreas;
 - c) El área de multirestaurantes o food court (McDonald's, & Café, Subway, Telepizza y Pollo Campero; y
 - d) Salones VIP.
2. En este nivel se desarrollan actividades administrativas, de comida rápida, y eventos en los salones VIP.

17.2 TERCER NIVEL

1. En el tercer nivel del edificio de la terminal aérea del AILA se encuentran ubicadas:
 - a) Mostradores de Facturación (Counter's);
 - b) Oficina de Control AVSEC;
 - c) Agencia del Banrural;
 - d) Casa de Cambio;
 - e) Oficina Casa de Cambio;
 - f) Información de Vuelos;
 - g) Ofi-bodegas de Líneas Aéreas.
 - h) Oficinas Duty Free (Sociedad Protectora del Niño y Vicentino)
 - i) Kiosco de CLARO
 - j) Oficina de MAS Media Airport System
 - k) Oficina de VOLARIS.
 - l) Migración.
2. En este nivel se desarrollan las actividades de chequeo de pasajeros y entrega de su equipaje facturado.
3. En el ala norte se encuentra el finger internacional por donde los pasajeros se dirigen hacia el área de migración.
4. En el ala sur se encuentra el finger internacional por donde los pasajeros se dirigen hacia el área de migración.

17.3 SEGUNDO NIVEL

1. En el segundo nivel del edificio de la terminal aérea del AILA se encuentran ubicadas:
 - a) Tiendas típicas;
 - b) Tiendas y Restaurantes;
 - c) Agencia de Banrural para el pago de impuesto de salida;

- d) Punto de chequeo de pasajeros y su equipaje de mano;
 - e) Tiendas libres de impuesto (Duty Free);
 - f) Salas de espera;
 - g) Puentes de embarque.
2. En este nivel se desarrollan las actividades de chequeo de pasajeros y entrega de su equipaje de mano, pago de impuesto de salida, comercio y alimentación.
 3. En el ala norte se encuentra el finger internacional por donde los pasajeros se dirigen hacia las salas de espera y puentes de abordaje.
 4. En el ala sur se encuentra el finger internacional por donde los pasajeros se dirigen hacia las salas de espera y puentes de abordaje.

17.4 PRIMER NIVEL

1. En el primer nivel del edificio de la terminal aérea del AILA se encuentran ubicadas:
 - a) Oficinas de la Gerencia de Seguridad Aeroportuaria – AVSEC --;
 - b) Oficinas de la Jefatura de Operaciones Aeroportuarias – OPS --;
 - c) Oficinas del Centro de Operaciones de Emergencia – COE --, y la Sala de Gestión de Crisis;
 - d) Centro de Control;
 - e) Oficinas de la PNC;
 - f) Salones de Protocolo;
 - g) Área de Migración;
 - h) Aérea de Aduanas (SAT);
 - i) Casa de Cambio;
 - j) Módulo de Información al Pasajero de INGUAT;
 - k) Área de fajas para recogida de equipaje;
 - l) Oficinas y bodegas de las Empresas de Servicios de Tierra;
 - m) Sala de máquinas de aire acondicionado;
 - n) Área de chequeo de equipaje facturado (Rayos X);
 - o) Oficina de Correos;
 - p) Salas de espera para vuelos ubicados en posiciones remotas.
2. En este nivel se desarrollan las actividades de chequeo migratorio de pasajeros y entrega de su equipaje facturado, pago de impuestos de aduana.
3. Así mismo, se desarrollan actividades administrativas y operativas de la Gerencia de seguridad aeroportuaria, Operaciones Aeroportuarias, y Empresas de servicios terrestres.

17.5 SOTANO

1. En el sótano del edificio de la terminal aérea del AILA se encuentran ubicadas:
 - a) Centro de control del sistema de fajas de equipaje facturado;
 - b) Sistema de fajas, rayos x y tomógrafos para el control del equipo facturado;
 - c) Bodegas las empresas de Duty Free y SAT.

Revisión: 00	Caracterización de las instalaciones y las actividades desarrolladas en el AILA	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 17	Página 33 de 66

18. MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y TRANSMISIÓN DE ALERTAS Y ALARMAS

18.1 COORDINACIÓN Y RED DE COMUNICACIONES

1. La responsabilidad de la coordinación y de la red de comunicaciones al momento de una emergencia y evacuación es de la Administración Aeroportuaria a través del centro de Operaciones de Emergencia – COE –
2. Para los casos de evacuación del edificio de la Terminal aérea existirá la siguiente clasificación:
 - a) **Red Primaria:** Se utilizará un radio interno (CANAL DE EMERGENCIA) de cada departamento de la Gerencia Aeroportuaria que participe en el **COE**, como medio de comunicación primaria, de esta forma se podrá transmitir e informar de las diferentes áreas desde y hacia el COE.
 - b) **Red Secundaria:** La red de comunicación secundaria la conformarán las entidades en su operación interna, tomando los equipos disponibles de comunicación de una entidad específica. Cualquiera de las redes secundarias puede pasar a ser el medio de comunicación con todas las zonas de actividad.
 - c) **Red Alterna:** En caso de no contar con ningún medio de comunicación se designarán mensajeros, quienes tendrán la tarea de llevar información y órdenes desde y hacia el COE. Estos mensajeros serán Elementos de la Brigada de Seguridad del Aeropuerto.
 - d) **Luces de Emergencia:** En caso de que la emergencia ocurriera de noche y no funcionara el sistema de luz eléctrica, y se comprueba que no existen anomalías en el sistema de conducción, entonces, se utilizará una planta generadora de energía eléctrica auxiliar la cual tendrá a su cargo la Administración Aeroportuaria.

18.2 SISTEMA DE VOCEO (ALTAVOCES) INTERNO Y DE LA TERMINAL AÉREA LA AURORA

1. Este sistema de comunicación se utiliza para emitir avisos y transmitir música de fondo en las zonas públicas del edificio, además a partir de la implementación del sistema de evacuación se podrá utilizar para la transmisión de avisos claves relativos a la seguridad y la implementación del plan de evacuación.
2. El material básico (presentación de capacitación y silbato) que servirá para orientar y facilitar el procedimiento de evacuación, será proporcionado por el Centro de Operaciones de Emergencia y por quienes integren el sistema de seguridad implementado.
3. Las personas responsables de operar este sistema, son las mismas que transmiten los anuncios regulares de las operaciones aeroportuarias.
4. Para cumplir con esta tarea, el equipo de comunicación siempre debe estar disponible, pero si este sistema colapsa debe contemplarse el uso de altavoces portátiles; por lo que el departamento responsable debe hacer las programaciones necesarias para su adquisición.

18.3 SISTEMA DE ALERTA Y ALARMA

1. El sistema de alerta, se fundamentará en el código de colores ya conocido y para no crear confusiones únicamente utilizará los colores, Rojo, Amarillo y Verde. (Norma de reducción de desastres número dos -NRD2-).
2. El centro de Operaciones de emergencias de manera conjunta con las autoridades aeroportuarias, definirán el nivel de alerta declarado.
3. El nivel de alerta declarado, estará en concordancia con la evolución y magnitud del evento monitoreado.
4. El sistema de alerta que se utilizará, debe indicar que implicaciones tiene para los tomadores de decisiones y para los usuarios.
5. El nivel de alerta declarado se hará llegar a todos por los medios de comunicación que se tenga a mano.
6. El sistema de alarma contempla estas características derivadas de su complejidad:
 - a) Derivado de la complejidad generada por el tamaño de las instalaciones de la terminal aérea, el sistema de evacuación está definido por sectores, por lo que el sistema de alarma a utilizarse está fundamentado en el uso de un silbato por cada área.
 - b) En cada uno de los sectores definidos de evacuación, el sistema de alerta será operado por el responsable de piso asignado y de acuerdo a las características definidas por los niveles de alerta o alarma en cuestión.
 - c) El sistema de evacuación está conceptualizado de tal manera, que de existir peligro inminente el propio jefe de piso pueda indicar la evacuación en el momento que él lo decida.
 - d) En el Capítulo 25 se indicará en detalle las características del sonido del silbato a utilizarse para el sistema de alarma.

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

19. SISTEMA DE EVACUACIÓN

1. El sistema de evacuación aquí planteado, está condicionado por la complejidad que se deriva del tamaño y extensión de la edificación.
2. El sistema de evacuación está diseñado para que se pueda activar completo, pero también permite la evacuación de sectores determinados.
3. Cada uno de los sectores identificados cuentan con su propia organización y lo hace independiente de otro, pero en determinado momento compartirán rutas de evacuación secundarias, puntos de reunión y áreas de seguridad.
4. El diseño del plan de evacuación permite la evacuación con las dificultades que pudiera presentar cualquier edificación tal y como están en la actualidad.
5. El tamaño de los rótulos de señalización será estandarizado en toda la edificación (35 x 35 Cms.), lo cual permitirá ser visto hasta 15 metros de distancia
6. El plan de evacuación está fundamentado en la primera respuesta que puedan ejecutar los mismos usuarios, la asistencia externa es secundaria y a pedido de las autoridades derivado de la complejidad y del impacto del evento

Revisión: 00	Sistema de evacuación	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 19	Página 36 de 66

	<p>Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora</p>	<p>ANEXO2 COE-2</p>
---	--	-------------------------

20. RESPONSABILIDADES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE Y SU DELEGACIÓN FUNCIONAL

1. EL AILA es la autoridad competente y ente rector en materia de Seguridad Industrial e Higiene ocupacional, En lo referente al sistema de evacuación del Edificio de la Terminal Aérea del Aeropuerto Internacional La Aurora – AILA --, delega a la Gerencia Aeroportuaria velar por la seguridad de su personal y personas que realizan actividades o visitan sus instalaciones.
2. Para la ejecución de la operación global de este plan, se designa al coordinador del Centro de Operaciones de Emergencia; como el Jefe de Operaciones de Emergencia (JOE) o su sustituto legal durante la ocurrencia, quien será el encargado general de la aplicación y ejecución del Plan de evacuación la Terminal Aérea la Aurora.
3. La Gerencia Aeroportuaria, según lo prescrito en el inciso primero de este párrafo tiene la responsabilidad de regular y vigilar el cumplimiento de las normas, métodos y procedimientos para salvaguardar al personal del AILA, líneas aéreas, empresas, pasajeros, etc., contra posibles eventos adversos y riesgos que se deriven de él.
4. Para el buen desempeño de las labores establecidas en este Plan, la Gerencia Aeroportuaria de la Terminal Aérea la Aurora proveerá a través del Centro de Operaciones de Emergencia material e insumo necesario a los departamentos internos involucrados en la implementación del plan de evacuación y concertará el entrenamiento y la suscripción de acuerdos con las instituciones de socorro y apoyo externo.
5. Las responsabilidades de la autoridad competente tal como se consigna en párrafos anteriores en materia de seguridad de industrial e higiene en el trabajo:
 - a). Regular y vigilar el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de seguridad en materia de evacuación de edificios de las cuales nuestro país sea signatario.
 - b). Elaborar y mantener actualizado el Plan de Evacuación del edificio de la Terminal aérea del AILA;
 - c). Asignar las tareas de acuerdo a lo establecido en los diversos aspectos del Plan de Evacuación del Edificio de la Terminal Aérea del AILA;
 - d). Derivado de la implementación y capacitación del presente plan de evacuación de la terminal aérea la Aurora, se efectuará un programa recurrente de Información, educación y comunicación, relativo al manejo de este tipo de eventos y el uso de herramientas adecuadas.
 - e). Establecer las condiciones que permitan que las gerencias, departamento y secciones que se encuentran fuera de la terminal aérea y que pertenezcan a la DGAC, puedan en determinado momento apoyar los procedimientos de evacuación de esta terminal aérea.
 - f). Socializar y entregar en forma física una copia del plan de evacuación a las diferentes unidades de la Administración Aeroportuaria, Líneas Aéreas, Empresas y los organismos Estatales de la República de Guatemala, involucrados o que intervienen en los diversos aspectos del mismo.

Revisión: 00	Responsabilidades de la autoridad competente y su delegación funcional	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 20	Página 37 de 66

- g). Procurar mantener el control de los procesos de actualización del plan de evacuación de acuerdo a las normas establecidas.
 - h). Apoyar los procedimientos para la adquisición e instalación del sistema de señalización de las rutas de evacuación del presenta plan.
7. Cuando se trate de un acto de interferencia ilícita, el Gerente de Seguridad AVSEC o su sustituto legal el Jefe del Dpto. de Seguridad AVSEC del AILA o en su ausencia, el Jefe de turno AVSEC, será el responsable de llevar a ejecución el Plan de evacuación en coordinación con personal de turno del Centro de Operaciones de Emergencia – COE - y con la participación de las áreas del aeropuerto involucradas.
 8. Cuando se trate de un evento adverso a la salud, la Unidad de Vigilancia Epidemiológica del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, establecida en la Terminal Aérea La Aurora, será el responsable de establecer los parámetros sobre el evento en evolución y el Centro de Operaciones de Emergencia de manera coordinada con las diferentes entidades responsables ejecutaran el Plan de evacuación, según lo indicado en el inciso c y d respectivamente de este capítulo.
 9. El COE determinará la frecuencia en que se corroborarán los datos que aquí se exponen de las personas involucradas en la ejecución del plan de evacuación (número telefónico, existencia de materiales, facilitaciones, etc.), sin detrimento de ellos es responsabilidad de los distintos agentes implicados el notificar a este Centro de Operaciones de Emergencia de cualquier cambio que se considere importante, según recomendación del documento 9137 parte 7 (mensualmente).

20.1 RESPONSABILIDADES DE LAS GERENCIAS Y JEFATURAS DEL AILA, LÍNEAS AÉREAS Y DEMÁS EMPRESAS

1. Las Gerencias y Jefaturas Administrativas y Técnico-operativas de la Administración Aeroportuaria, Líneas Aéreas, Empresas de Servicios Aeroportuarios, Empresas Comerciales, etc., son las encargadas de apoyar la seguridad y procedimientos de evacuación.
2. Las gerencias y jefaturas mantendrán relaciones de coordinación en materia de administración de riesgos y el plan de evacuación con la Gerencia del aeropuerto La Aurora y el Centro de Operaciones de Emergencia -COE-
3. Las responsabilidades derivadas de la implementación del plan de evacuación en materia de administración de riesgos y procedimientos de evacuación específicas de las gerencias, departamentos, secciones del aeropuerto Internacional la Aurora son:
 - a). Organizar a su personal para estar preparados ante un suceso de alto riesgo y evacuar el edificio o instalación donde desarrollan su labores administrativas o técnico-operativas;
 - b). Llevar a cabo periódicamente inspecciones, pruebas e investigaciones de la viabilidad de las rutas de evacuación y proponer sus enmiendas-

Revisión: 00	Responsabilidades de la autoridad competente y su delegación funcional	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 20	Página 38 de 66

- c). Informar a la gerencia aeroportuaria o al centro de operaciones de emergencia sobre las enmiendas necesarias al plan de evacuación, derivado de las inspecciones, pruebas e investigaciones realizadas.
- d). Estimular el conocimiento en materia de administración de riesgos y procedimientos de evacuación del edificio de la terminal aérea la Aurora.
- e). Conocer y aplicar las leyes, reglamentos, procedimientos y Normas Mínimas de Seguridad en Edificaciones e Instalaciones de Uso Público nacionales e internacionales de las cuales nuestro país sea signatario.

20.2 RESPONSABILIDADES DE OTROS ORGANISMOS QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES EN LA TERMINAL AÉREA LA AURORA

1. Los organismos gubernamentales y no gubernamentales tienen la responsabilidad de desempeñar funciones específicas en materia de administración de riesgos y procedimientos de evacuación. Entre los que podemos mencionar
 - a). Delegación de Migración;
 - b). Delegación Ministerio Público;
 - c). Delegación de la Superintendencia de Administración Tributaria;
 - d). Delegación de Policía Nacional Civil – PNC --;
 - e). Delegación de Ministerio de Relaciones Exteriores;
 - e) Delegación del Instituto Guatemalteco de Turismo – INGUAT --
2. Estas entidades deben colaborar y respetar la normativa contemplada en este documento y cumplir con las condiciones siguientes:
 - a). Mantener oficinas, locales e instalaciones seguros, a través de chequeos constantes;
 - b). Formar parte de los equipos de evacuación;
 - c). Recibir la capacitación de seguridad y procedimientos de evacuación.

Revisión: 00	Responsabilidades de la autoridad competente y su delegación funcional	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 20	Página 39 de 66

21. CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA PARA LA ACTIVACIÓN DEL PLAN DE EVACUACIÓN

1. El Centro de Operaciones de emergencia se establecerá en el área de las oficinas del centro de Operaciones de Emergencia – COE --, este se encuentra en ala norte del Primer Nivel del edificio de la Terminal Aérea, y da hacia la plataforma norte del AILA.
2. Cuando un evento permita un adecuado monitoreo de su evolución, el Centro de Operaciones de emergencia en coordinación con el gerente aeroportuario, serán los responsables de gradar el nivel de alerta a instaurarse.
3. En primera instancia la información del nivel de alerta decretado, se hará del conocimiento de la autoridad superior, posteriormente por cualquier medio disponible se informará a los jefes de piso y estos a su vez lo informaran a los brigadistas y usuarios del sistema.
4. Después de haber informado a los jefes de piso, a través del sistema de voceo de esta terminal aérea y bajo los responsables ya consignados en este plan, se deben pasar boletines informativos, en relación a la evolución del evento monitoreado y a los mecanismos de respuesta.
5. Cada uno de los sectores identificados como tal, cuentan con un esquema de evacuación particular, el cual está colocado por el centro de operaciones de emergencia en un lugar estratégico para su fácil consulta, el cual los conducirá a una zona segura.
6. Cuando por la misma evolución de un evento cause un riesgo inminente o este impacte en cualquier área de AILA, el aviso de evacuación podrá ser dado por personal calificado del COE o en su defecto por jefe de piso de manera independiente o al mismo tiempo.
7. Personal del COE, será el responsable de conducir y obtener los datos finales de los datos del número de personas evacuadas, a través de los jefes de piso.
8. Asimismo, personal del COE, con el apoyo de personal de infraestructura quien realizará la evaluación preliminar y final de daños (según Manual General de Procedimientos de Mantenimiento del Aeropuerto Internacional La Aurora, Parte E, Apéndice 3), fundamentado en el informe de los jefes de piso y de una revisión rápida del inmueble, quienes rendirán su informe a las autoridades superiores.
9. Toda solicitud de apoyo externo deberá ser coordinado por el Centro de Operaciones de emergencia.
10. La información generada por la aplicación del sistema de evacuación cuando el caso lo amerite, debe ser canalizada a través del departamento de comunicación social de la DGAC quien la hará llegar a los medios de comunicación de acuerdo a estrategias establecidas para estos casos.

22. INVOLUCRAMIENTO DE LAS PERSONAS QUE OPERATIVIZAN EL PLAN DE EVACUACIÓN

Esta actividad, debe estar fundamentada en la participación de las mismas personas que laboran en los diferentes ambientes de trabajo dentro de la Terminal Aérea la Aurora. Desempeñar una función clave dentro de la organización de los mecanismos de la evacuación, llevada a cabo por los mismos usuarios del sistema, es garantizar por anticipado el éxito de la misión.

1. Integración del sistema de evacuación

- a) Jefes o responsables del Inmueble o edificación
- b) Jefes de piso
- c) Brigadistas

22.1 DEFINICIÓN DE ROLES

1. Jefe o responsable del Inmueble o edificación

Es la persona que sustenta la máxima autoridad en esta terminal aérea, será la indicada de tomar las decisiones relativas a la activación del sistema de evacuación, derivado de cualquier evento adverso que pongan en peligro la integridad física de las personas dentro de estas instalaciones.

En este caso, para la Terminal aérea la Aurora, será el Gerente Aeroportuario o sub Gerente y en su defecto el Jefe de Operaciones de Emergencia.

2. Jefes de piso

Esta tarea será asignada, a la persona que se identifique de mejor manera en su ámbito de trabajo y de acuerdo a la ruta o sistema de evacuación definida. Será el responsable de un área física delimitada, siendo el indicado para dar la orden de evacuación según el plan definido de alerta y tendrá bajo su jurisdicción el control de los brigadistas.

3. Brigadistas

Son los responsables de operativizar el presente plan de evacuación y cumplen funciones de acuerdo a su especialidad: Primeros auxilios, Tráfico y control peatonal, control de conatos de incendios y búsqueda y rescate. Las funciones generales son las siguientes:

- a) Recibir y ejecutar las instrucciones específicas del Jefe de Piso o Área.
- b) Mantener informado al Jefe de Piso de las situaciones no contempladas en el Plan de Evacuación.
- c) Mantener la Calma ante los usuarios.
- d) Dirigir a los evacuados a las Zonas de Seguridad.
- e) Accionar Equipo de Seguridad cuando la situación lo amerite.

	Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora	ANEXO2 COE-2
---	--	-----------------

- f) Realizar listados de personas evacuadas en el Área de Seguridad, reportando al Jefe de Piso.
- g) Enlace entre cuerpos de Emergencia Externos relativos al apoyo que pudiese necesitar.

22.2 FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LOS BRIGADISTAS

1. Control de conatos de incendios

- a) Corroborar que los sistemas eléctricos este apagados o desconectados.
- b) Vigilar que los sistemas que funcionen a gas estén apagados o sus llaves cerradas.
- c) Aislar cables de conducción eléctrica que pudieran ocasionar un corto circuito.
- d) Movilizar cables que ocupen o estén obstruyendo las rutas de evacuación, aplicando las medidas preventivas conocidas.
- e) Si en su área asignada existiera un conato de incendio debe aplicar las medidas conocidas para combatirlo, pero si este es de dimensiones grandes debe alertar inmediatamente al jefe de piso, COE y este a su vez a los cuerpos de bomberos.

2. Primeros auxilios

- a) Evaluación inmediata de las condiciones de salud de las personas que ocupan el área de su jurisdicción, e informar al responsable de tráfico y control peatonal y al jefe de piso.
- b) Aplicación de medidas de primeros auxilios según sea necesario y de acuerdo a sus capacidades.
- c) Identificar a personas que necesitan apoyo para ser movilizadas e informar de inmediato al jefe de piso. Nunca debe dejar abandonada a una persona que no pueda moverse.
- d) Coordinar apoyo dentro de las mismas personas del nivel de evacuación que no tienen daño alguno para ayudar a la evacuación de otros que no lo pueden hacer por cuenta propia.
- e) Coordinar el apoyo externo para evacuar a personas que no lo puedan hacer por cuenta propia.

3. Tráfico y control peatonal

- a) Conocer exactamente el número de personas que están en su área de responsabilidad y mantener con ellos comunicación cordial.
- b) Mantener una comunicación fluida con el jefe de piso.
- c) Guiar a los evacuados bajo su jurisdicción al punto de reunión y al área de seguridad.
- d) Proporcionar al jefe de piso el número de personas evacuadas en la menor brevedad.

Revisión: 00	Involucramiento de las personas que operativizan el plan de evacuación	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 22	Página 42 de 66

- e) Vigilar que las rutas de evacuación que les corresponda utilizar se encuentren libres de obstáculos.
- f) Previo a la evacuación debe hacer un conteo rápido de personas bajo su responsabilidad.
- g) Debe inspeccionar las condiciones de las rutas evacuación antes de realizar la misma.
- h) Conocer fehacientemente el sistema de alerta y alarma para la evacuación del edificio.

4. Búsqueda y Rescate

- a) En coordinación con los otros brigadistas y en conocimiento del jefe de piso, proceder a buscar y/o rescatar a las personas que así lo requieran.
- b) Aplicar técnicas adecuadas para la búsqueda y el rescate de personas atrapadas.
- c) Conocer perfectamente el croquis en donde están señalizadas las rutas de evacuación.
- d) Solicitar el apoyo externo cuando sus capacidades se vean sobre pasadas.
- e) Mantener informado en todo momento al jefe de piso.

Revisión: 00	Involucramiento de las personas que operativizan el plan de evacuación	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 22	Página 43 de 66

23. UBICACIÓN DEL RECURSO HUMANO:

Nota: total promedio

Más pasajeros en tránsito.

Indice de Ocupación Terminal Aérea "LA Aurora"		
Cantidad Personal Interno 3 y 4 nivel		
Horario	Cantidad de Personas	Promedio Diario
05:00 - 13:00 horas	190	130
13:00 - 21:00 horas	177	
21: 00 - 05:00 horas	22	
Cantidad Personal Interno 2 nivel puerta 3 a la 6		
Horario	Cantidad de Personas	Promedio Diario
05:00 - 13:00 horas	52	44
13:00 - 21:00 horas	41	
21: 00 - 05:00 horas	40	
Cantidad Personal Interno 2 nivel puerta 6 a la 13		
Horario	Cantidad de Personas	Promedio Diario
05:00 - 13:00 horas	96	76
13:00 - 21:00 horas	77	
21: 00 - 05:00 horas	56	
Cantidad Personal Interno 1er nivel Finger norte		
Horario	Cantidad de Personas	Promedio Diario
05:00 - 13:00 horas	270	195
13:00 - 21:00 horas	289	
21: 00 - 05:00 horas	26	
Cantidad Personal Interno 1er nivel Finger central y sur		
Horario	Cantidad de Personas	Promedio Diario
05:00 - 13:00 horas	224	170
13:00 - 21:00 horas	198	
21: 00 - 05:00 horas	89	
Cantidad Personal Interno Sotano Fajas		
Horario	Cantidad de Personas	Promedio Diario
05:00 - 23:00 horas	38	38
TOTAL	1,885	653

24. SISTEMA DE ALERTA Y ALARMA A UTILIZARCE EN LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTE PLAN DE EVACUACIÓN

1. Sistemas de Alerta

- Utilización del código Internacional de colores: Verde, amarillo y rojo.
- Interpretación de los Sistemas de Alerta a través de los códigos de colores establecidos.
- Acciones a implementar según el estado de Alerta.

Sistema de Alerta y Alarma		
Color	Interpretación	Implicaciones
Verde	En este nivel de alerta, se debe mantener una vigilancia constante de las amenazas potenciales o que se encuentre en etapa de evolución que puedan representar un peligro a las personas, las instalaciones aeroportuarias y la operativización del mismo.	<ol style="list-style-type: none"> Activación y revisión rápida del plan de evacuación. Revisión de los lugares críticos o cuellos de botella del sistema de evacuación. Alerta a las personas bajo nuestra jurisdicción sobre el nivel de Alerta actual. Promover reunión de coordinación con personas claves en la operativización del Plan.
Color	Interpretación	Implicaciones
Amarilla	Se tienen identificada claramente la amenaza y vigilada su evolución, la cual representa en sí un peligro y que al tiempo puede verse incrementada y poner en riesgo a las personas, las instalaciones aeroportuarias y la operativización del mismo.	<ol style="list-style-type: none"> Activación y operativización del plan de evacuación. Información pormenorizada del evento en evolución a los responsables de la operativización del plan. Activación de los mecanismos previstos de comunicación. Comunicación fluida con autoridades y personas que activan el plan. Reconocimiento físico in situ de las rutas de evacuación definidas.
Color	Interpretación	Implicaciones
Roja	La amenaza identificada representa un peligro real y es necesario llevar a cabo el procedimiento de evacuación, siguiendo las instrucciones técnicas definidas en el respectivo plan.	<ol style="list-style-type: none"> Activación del Centro de Operaciones de Emergencia -COE- y el Puesto de Mando Móvil -PMM- como entes facilitadores. Activar de manera inmediata a los jefes de piso y brigadistas involucrados de las áreas a evacuar. Activación del mecanismo de alarma descrito. Activar a los grupos internos de apoyo y/o ayuda Psicosocial. Se inicia proceso de movilización, las personas llevan a cabo los procedimientos de evacuación y se dirigen hacia los sitios o destinos previamente identificados (Puntos de Reunión, Áreas de Seguridad). Establecer de manera inmediata total de personas evacuadas. Establecer de ser necesario apoyo externo de entidades de socorro. Se da por finalizado el procedimiento de evacuación mediante notificación de los involucrados a través del PMM a las autoridades correspondientes.

25. SISTEMAS DE ALARMA

Debe entenderse como alarma el aviso que se da para iniciar el proceso de evacuación según la norma establecida.

1. Opción uno:

Sonido con silbato de la siguiente manera:

- ✓ Un primer sonido ulular continuo por 5 segundos Aviso de que está ocurriendo un evento de peligro.
- ✓ Segundo sonido ulular, 2 veces por 5 segundos con un intervalo de 2 segundos: Aviso de preparación para la evacuación.
- ✓ Tercer Sonido ulular 3 veces por 5 segundos con intervalos de 2 segundos: Evacuación.

2. Opción dos:

Esta opción será implementada al disponer de los recursos para el sistema y notificada de manera oficial.

Se utilizará el sonido del megáfono

- ✓ Un primer sonido de sirena del megáfono manual por 5 segundos aviso que está ocurriendo un evento de peligro.
- ✓ Un segundo sonido de sirena del megáfono manual por 5 segundos aviso, repetido dos veces con un intervalo 2 segundos entre uno y otro, esto indica preparación para la evacuación.
- ✓ Tercer sonido de sirena del megáfono manual por 10 segundos ininterrumpidos: Indica evacuación.

3. Ubicación y responsables de activar el Sistemas de Alarma

- ✓ El silbato estará en poder de cada uno de los jefes de piso; designados para el efecto.
- ✓ El Jefe del Centro de Operaciones de Emergencia y su personal serán los responsables de indicar el momento de realizar o llevar a cabo la evacuación de las personas ubicadas en áreas de riesgo o peligro; o según sea el caso por un integrante o miembro la comisión de evacuación según sea la naturaleza del evento.

	Plan de Evacuación Edificio Terminal Aérea Aeropuerto Internacional La Aurora	ANEXO2 COE-2
---	--	-----------------

26. ÁREAS DE SEGURIDAD

26.1 DETERMINAR UBICACIÓN

1. **Internas:** Estas serán identificadas por los empleados de la terminal aérea la Aurora en sus mismos espacios de trabajo, dependiendo del evento adverso. Ejemplo en caso de terremoto: los escritorios, estantes y cualquier espacio vacío que proteja la vida; considerando que estos deben estar alejados de gradas, ventanas, vidrios.

2. **Externas:** Plataforma Este y Oeste (Ver mapas capítulo 28).

a) Plataforma este

- ✓ Entre muelle 10 y 11 a la altura de calle de servicio
- ✓ Entre muelle 8 y 9 a la altura de calle de servicio
- ✓ Entre muelle 5 y 6 a la altura de calle de servicio

b) Plataforma oeste

- ✓ Entre muelle 17 y 18 a la altura de calle de servicio
- ✓ Frente al Edificio de la cuadra de AVSEC

c) Plataforma sur/este

- ✓ Frente a la DGAC plataforma sur internacional

Aspectos a tomar en cuenta:

- ✓ Debe considerarse el tipo de evento adverso y la situación de las aeronaves en los muelles en cuestión.
- ✓ De no existir aeronaves en las plataformas indicadas, pueden ser utilizadas esas áreas definidas como seguras previa coordinación con el departamento de operaciones.
- ✓ La utilización de la calle de servicio clasifica las áreas como seguras.
- ✓ Ver mapa adjunto de puntos de reunión y zonas seguras en capítulo 28 de este manual.

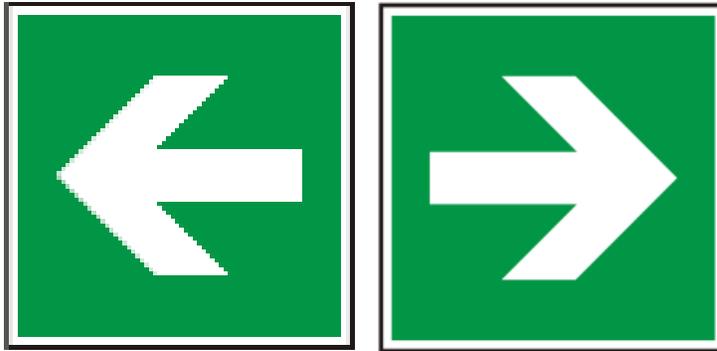
Revisión: 00	Áreas de seguridad	
Fecha: 27 agosto de 2015	Capítulo 26	Página 47 de 66

27. SEÑALIZACIÓN SEGÚN NORMATIVA NACIONAL EXISTENTE

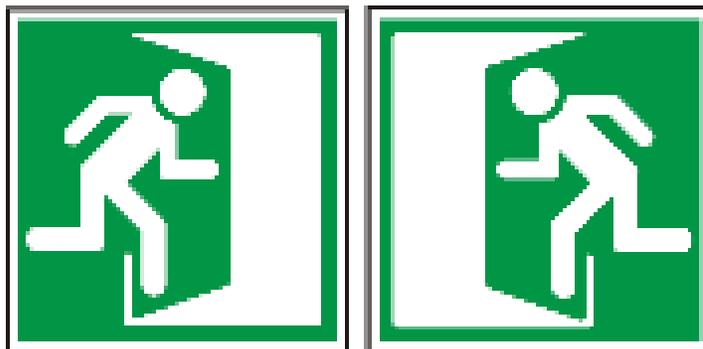
27.1 NORMA DE REDUCCIÓN DE DESASTRES NÚMERO DOS -NR-D-2- NORMAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD EN EDIFICACIONES E INSTALACIONES DE USO PÚBLICO

Señales aprobadas para la rotulación de Emergencia o Seguridad

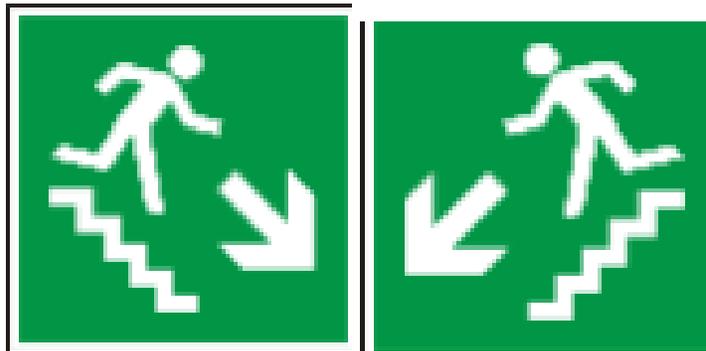
RUTAS DE EVACUACION



SALIDA DE EMERGENCIA



RUTA DE EVACUACIÓN



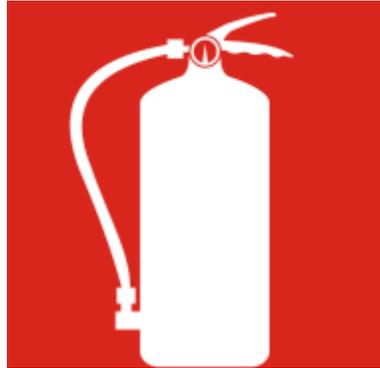
SEÑALIZACIÓN ZONA SEGURA



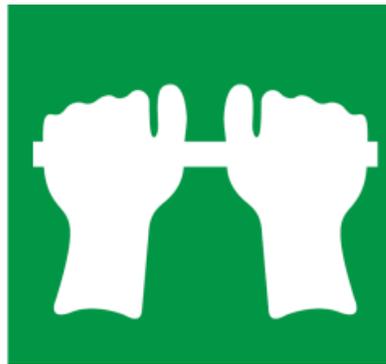
PUNTO DE REUNION



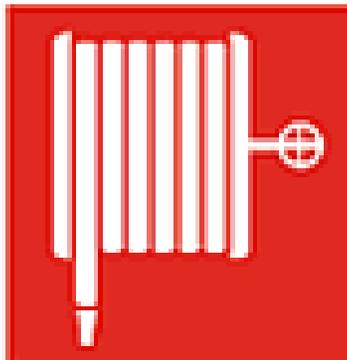
LOCALIZACIÓN DEL EXTINTOR



TIRAR PARA ABRIR



RED HÚMEDA



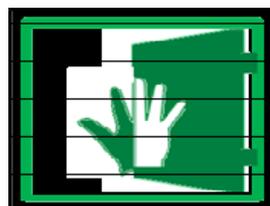
PRIMEROS AUXILIOS



CUIDADO AL BAJAR



EMPUJAR PARA ABRIR



NO CORRA POR LAS ESCALERAS



**NO USE EL ASCENSOR EN CASO DE
CORTE DE ENERGIA O INCENDIO**



**RUTA DE EVACUACION PARA
PERSONAS CON CAPACIDADES
ESPECIALES**

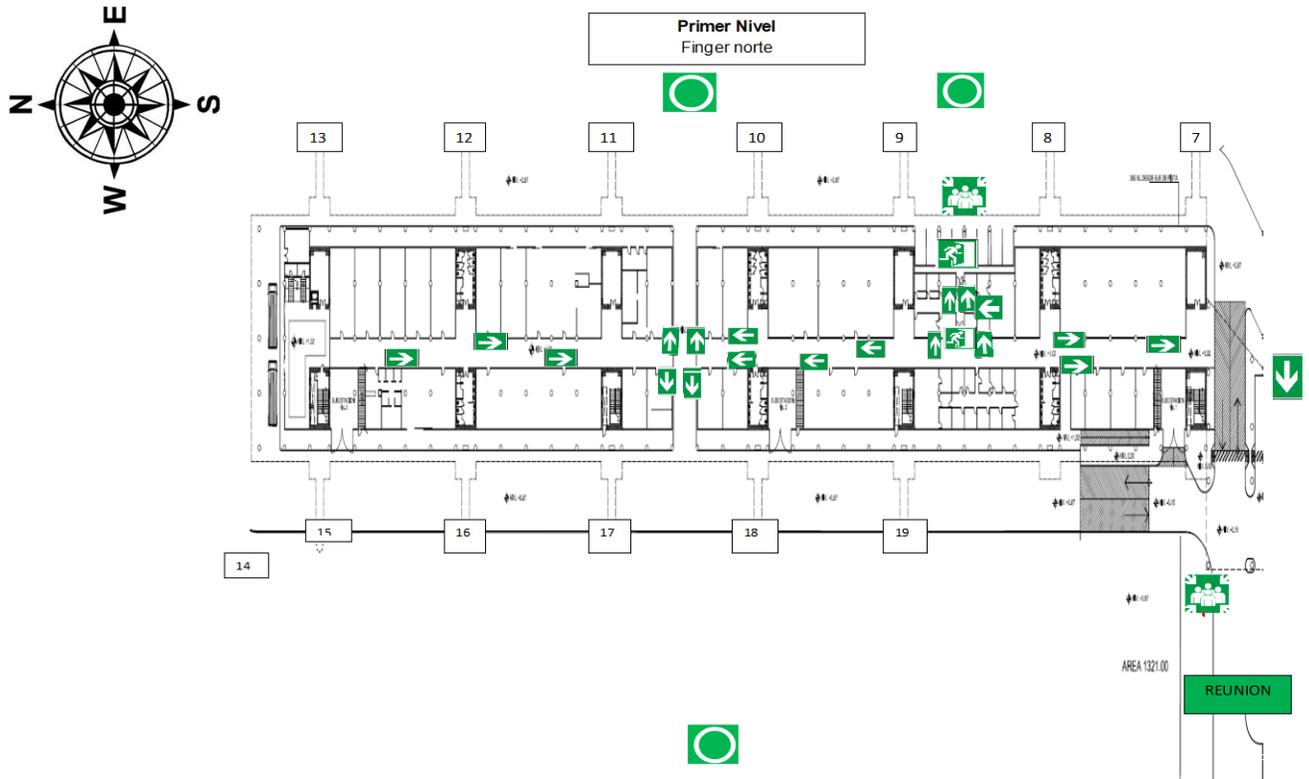


28. PLANOS DEL EDIFICIO CON RUTAS DE EVACUACIÓN

Planos de las instalaciones aeroportuarias por finger (secciones) que incluye señalización, rutas de evacuación y narrativo correspondiente.

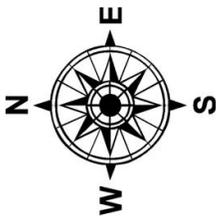
28.1 FINGER NORTE PRIMER NIVEL

1. Las personas ubicadas al final del Finger evacuarán hacia la zona segura de la plataforma a la altura del muelle 17.
2. El personal ubicado a la mitad del Finger evacuarán hacia la zona segura de la plataforma a la altura del muelle 10.
3. Las personas ubicadas en las oficinas de cámaras de AVSEC, OPS y COE evacuarán hacia la zona segura de la plataforma a la altura del muelle 8.
4. Las personas ubicadas al inicio de este finger, se ubicarán en su zona de seguridad ubicada frente a la cuadra de personal de AVSEC.

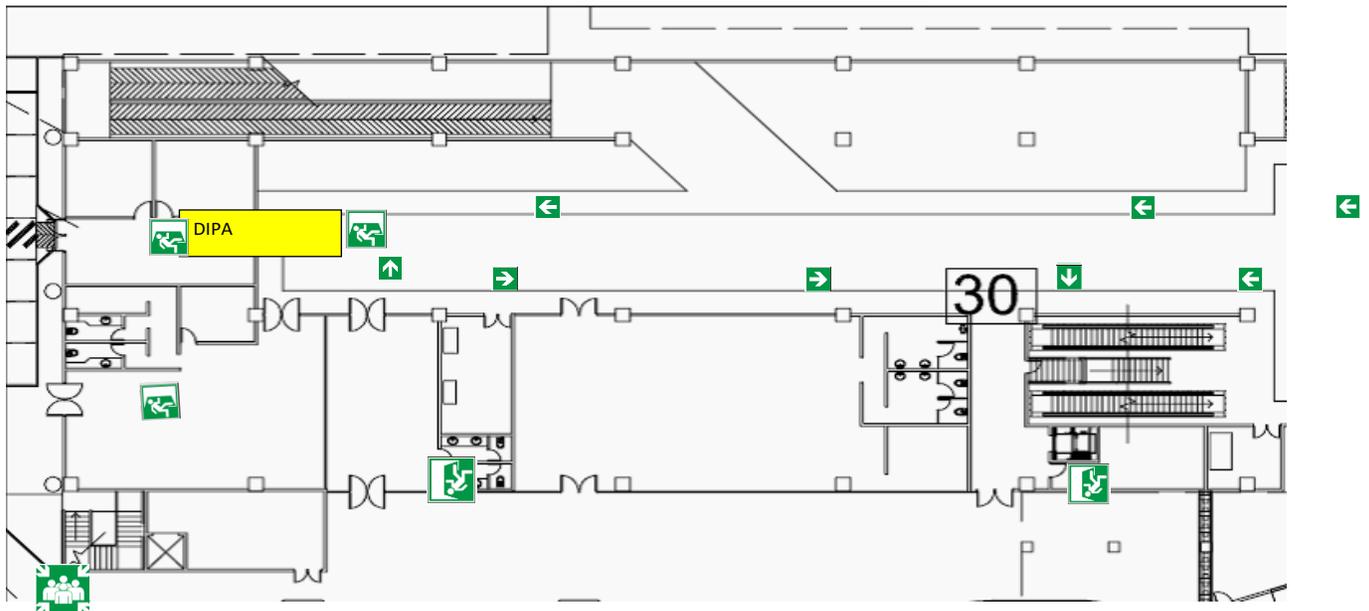


28.2 PRIMER NIVEL SALONES DE PROTOCOLO Y DIPA

1. Las personas que se encuentren ubicadas en los salones de Protocolo 1 y 2 y las que se encuentren en el corredor de estos hacia el arco de la entrada a salones de protocolo. Llevaran a cabo su procedimiento de evacuación hacia el área segura ubicada frente al edificio de la cuadra de AVSEC.
2. Las personas que se encuentren en DIPA, llevaran a cabo el procedimiento de evacuación por la puerta interno de sus oficinas que dan al parque, realizaran su procedimiento de evacuación y se ubicaran el área segura ubicada en la parte frontal de la cuadra de AVSEC.
3. Las personas que en ese momento estén utilizando las gradas que bajan de los niveles superiores (2 y 3) evacuaran por el escáner hacia el mismo punto de reunión; y luego hacia el área de seguridad frente a la Cuadra de AVSEC.

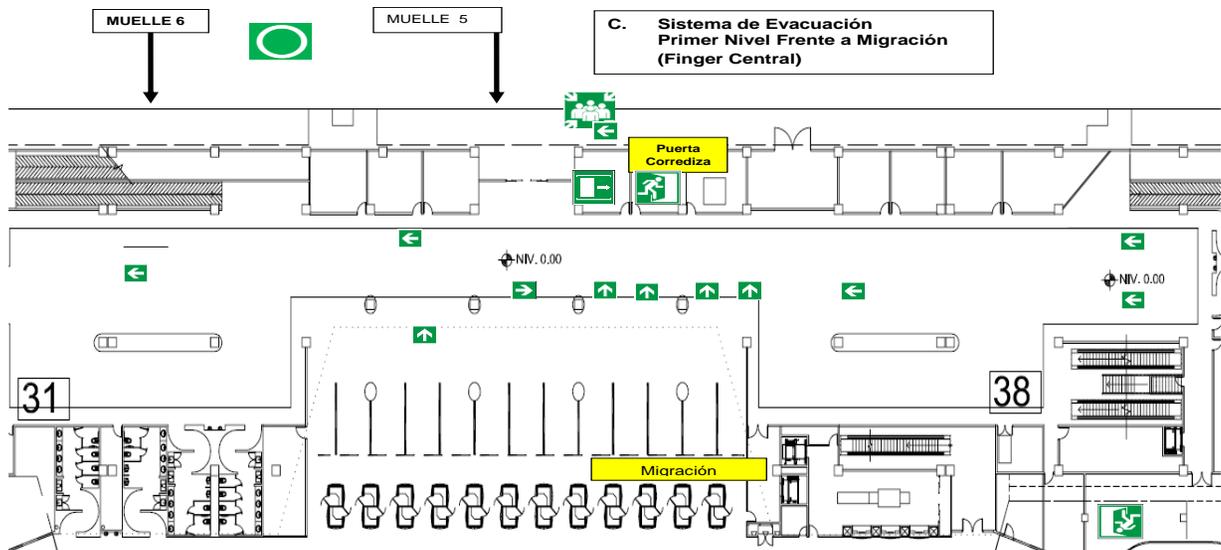
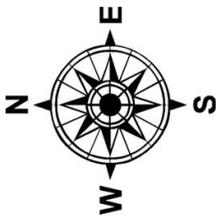


B. Sistema de Evacuación
Primer Nivel Salones de
Protocolo y DIPA



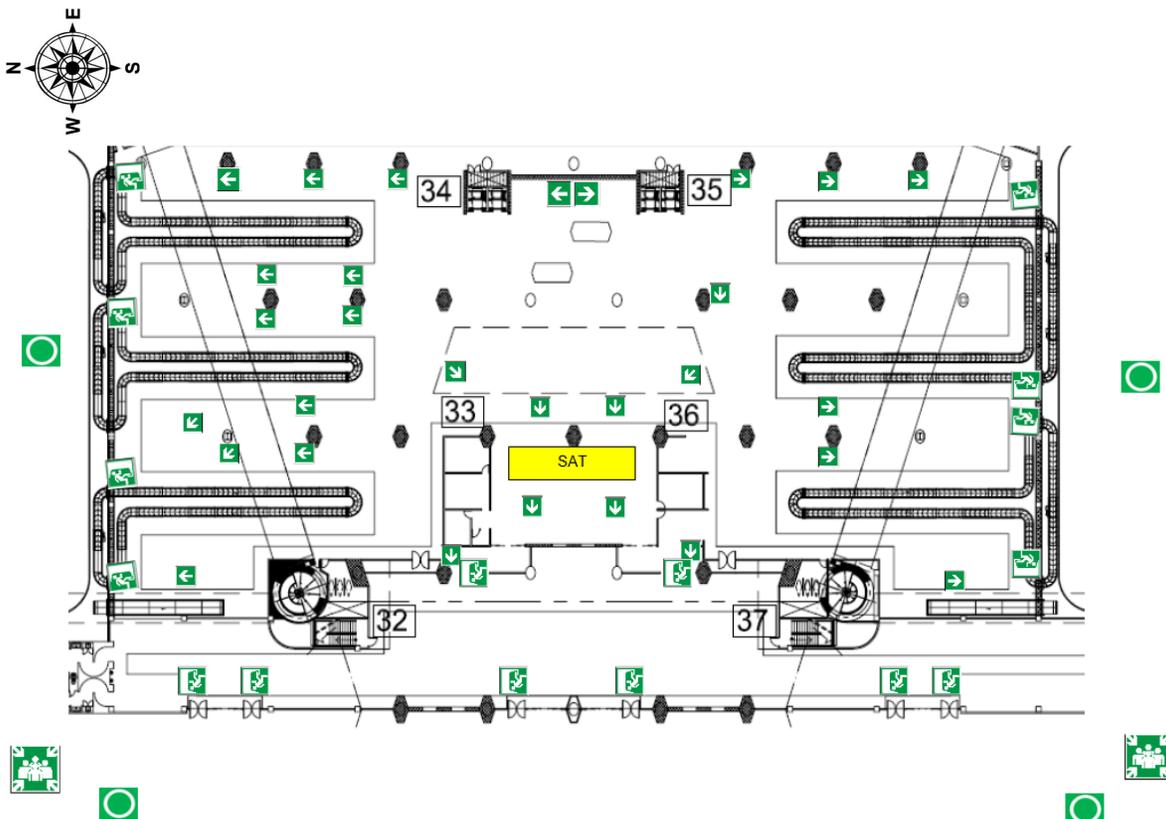
28.3 PRIMER NIVEL FRENTE A MIGRACIÓN (FINGER CENTRAL)

1. Las personas que se encuentren haciendo trámites migratorios, el personal de esa institución y quienes se encuentren en ese momento en este Finger central, realizarán su procedimiento de evacuación sobre la puerta corrediza de la parte central que da a la calle de servicio, allí será el punto de reunión y luego se trasladarán hacia el área segura ubicada en la plataforma entre los muelles 5 y 6, siendo responsable AVSEC de abrir esa puerta corrediza.
2. Las personas ubicadas en las oficinas de este ambiente, debe hacer el mismo procedimiento de evacuación indicado anteriormente (Migración, Casa de Cambio, INGUAT, AVSEC. Etc.).



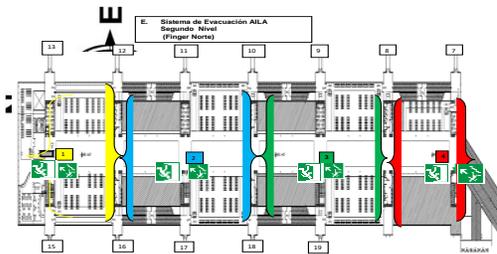
28.4 PRIMER NIVEL FAJAS Y SAT (FINGER CENTRAL)

1. Las personas que al momento de ocurrir una emergencia y sea necesario evacuar este espacio deben seguir las siguientes instrucciones:
 - a. Las personas ubicadas en las Fajas norte, realizaran su procedimiento de evacuación por la salida de emergencia ubicada en las mismas fajas; para finalmente dirigirse al punto de reunión y sucesivamente al área segura localizada frente a la cuadra de AVSEC.
 - b. Las personas ubicadas en las fajas sur, realizaran su procedimiento de evacuación siguiendo la señalización y su salida de emergencia ubicadas en las mismas fajas, para finalmente dirigirse al punto de reunión y sucesivamente al área segura en la calle de servicio, en la parte de atrás del edificio de la DGAC.
 - c. Las personas que hubiesen pasado los scanner de la SAT evacuaran por las puertas de salida del aeropuerto, dirigiéndose a las áreas de seguridad ubicadas y señalizadas frente al edificio en los extremos (norte y sur).



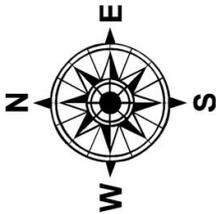
28.5 SEGUNDO NIVEL (FINGER NORTE)

- 1** Las personas ubicadas en la sala de espera de los muelles 12, 13, 14, 15, 16 y los empleados de los comercios llevaran a cabo su procedimiento de evacuación por la puerta No. 1 (Salida de emergencia) al llegar al primer nivel se unirán a las personas que se encuentren evacuando por el arco de seguridad de la entrada y salida a los salones de Protocolo; luego realizaran su procedimiento de evacuación hacia el área segura ubicada frente al edificio de la cuadra de AVSEC.
- 2** Las personas ubicadas en la sala de espera de los muelles 10, 11, 17, 18 y los empleados de los comercios llevarán a cabo su procedimiento de evacuación por la puerta No. 2 (Salida de emergencia), llegando directamente a la plataforma oeste y de allí se dirigirán al área de seguridad ubicada frente a la cuadra de AVSEC.
- 3** Las personas ubicadas en la sala de espera de los muelles 8, 9, 19 y los empleados de los comercios llevarán a cabo su procedimiento de evacuación por la puerta No.3 (Salida de emergencia) llegando directamente a la plataforma oeste y de allí se dirigirán al área de seguridad ubicada frente a la cuadra de AVSEC.
- 4** Las personas ubicadas en la sala de espera del muelle 7 y los empleados de los comercios llevarán a cabo su procedimiento de evacuación por la puerta No. 4 (Salida de emergencia) llegando directamente a la plataforma oeste y de allí se dirigirán al área de seguridad ubicada frente a la cuadra de AVSEC.

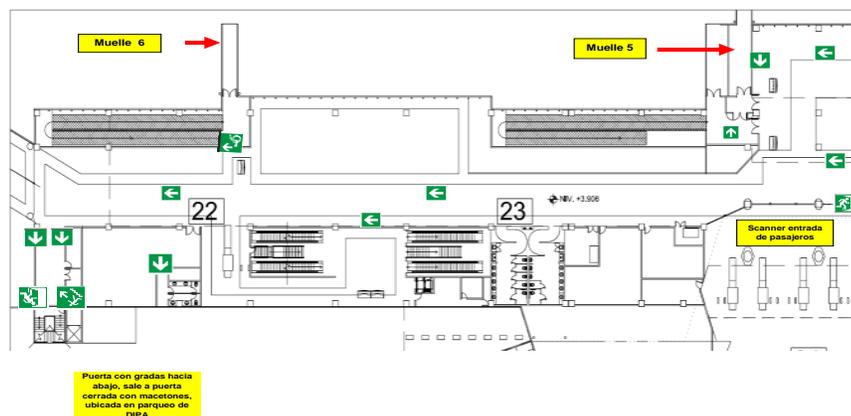


28.6 SEGUNDO NIVEL (FINGER CENTRAL)

1. Las personas que se encuentren en la mitad norte de la sala de espera del muelle 5, llevaran a cabo su procedimiento de evacuación por la puerta ubicada enfrente al muelle 6 (Salida de emergencia).
2. El personal ubicado en el scanner entrada de pasajeros, realizaran su procedimiento de evacuación por la puerta ubicada enfrente al muelle 6 (Salida de emergencia).
3. Ambos grupos utilizaran la misma salida de emergencia, la cual los conducirá al parqueo DIPA, (Punto de reunión) contiguo a la calle de servicio; posteriormente deben dirigirse al área segura ubicada frente a cuadra de AVSEC. Personal de seguridad debe mantener el control para que esta puerta de salida no tenga obstáculos para ser abierta.

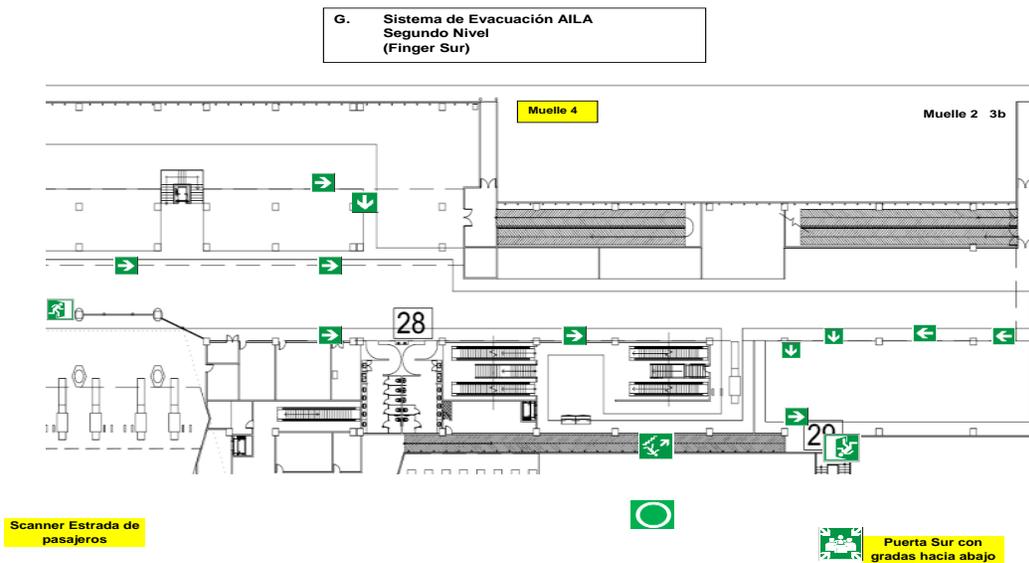
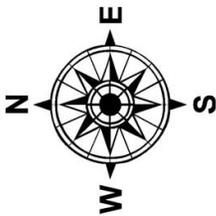


F. Sistema de Evacuación AILA
Segundo Nivel
(Finger Central)



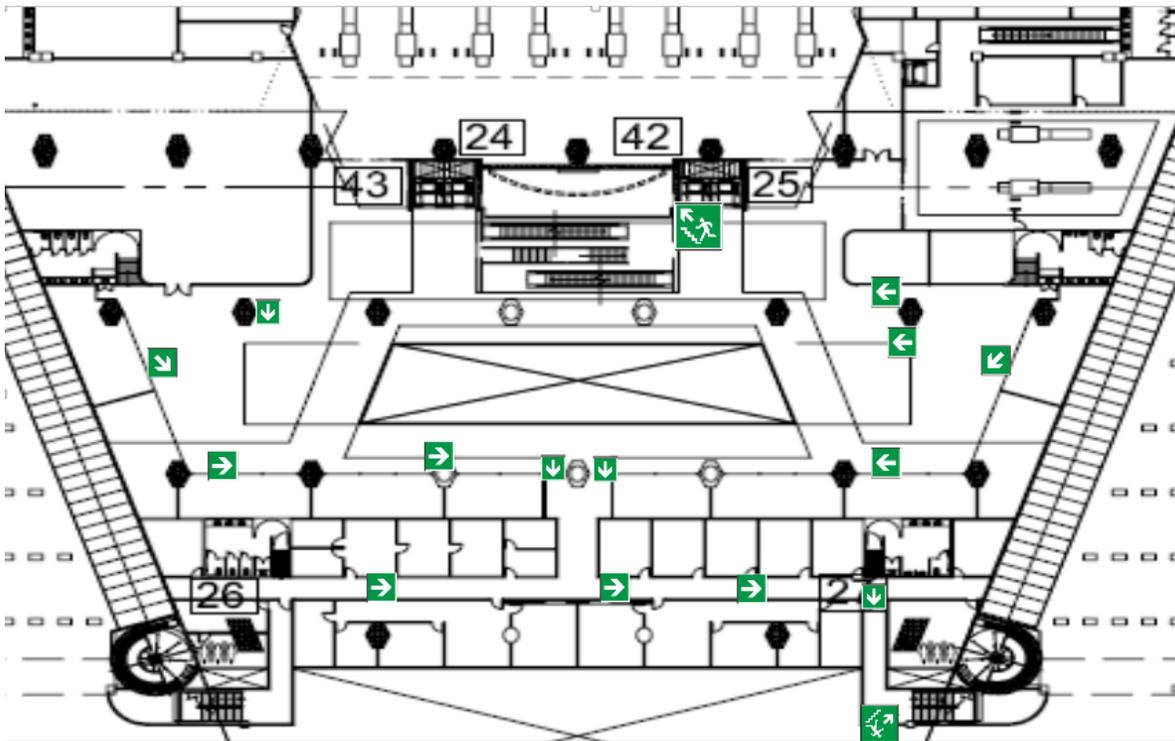
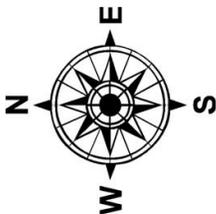
28.7 SEGUNDO NIVEL (FINGER SUR)

1. Las personas localizadas en el scanner de la entrada al área internacional, de la sala de espera del muelle 4, las ubicadas en el restaurante Carlos & Carlos y las que se encuentren en la sala de espera, llevaran a cabo su procedimiento de evacuación según la señalización que los conducirá a la salida de emergencia sur, la cual dispone de la señalización respectiva, ubicándose en el punto de reunión del parqueo ubicado en ese sector Sur, para posteriormente desplazarse al área de seguridad ubicada en la calle de servicio aledaña a la parte posterior del edificio de la DGAC.
2. La puerta de los muelles queda como segunda opción, para la evacuación y quedan de responsables el personal de AVSEC para la apertura de las mismas.



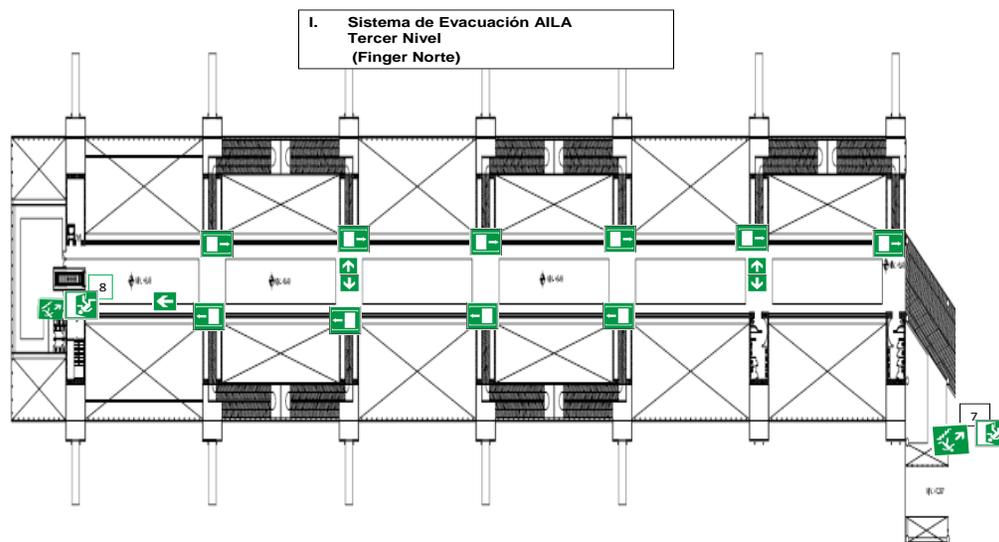
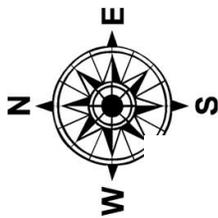
28.8 SEGUNDO NIVEL (PLAZA GUATEMALA)

1. Las personas responsables de los comercios y las oficinas que se ubican en el finger central, realizarán su procedimiento de evacuación siguiendo la señalización respectiva, que los conducirá por la salida de emergencia con gradas hacia abajo que los llevará al primer nivel, en dónde procederán a evacuar hacia el punto de reunión definido en la parte frontal del edificio y seguidamente al área señalizada como de seguridad.
2. Los pasajeros que en este momento se encuentren en la fila para cruzar a los scanner de ingreso al área internacional y una parte de los empleados de los comercios allí ubicados, llevarán a cabo su procedimiento de evacuación, siguiendo las gradas hacia el tercer nivel y de allí se incorporan al sistema de evacuación de esa área.



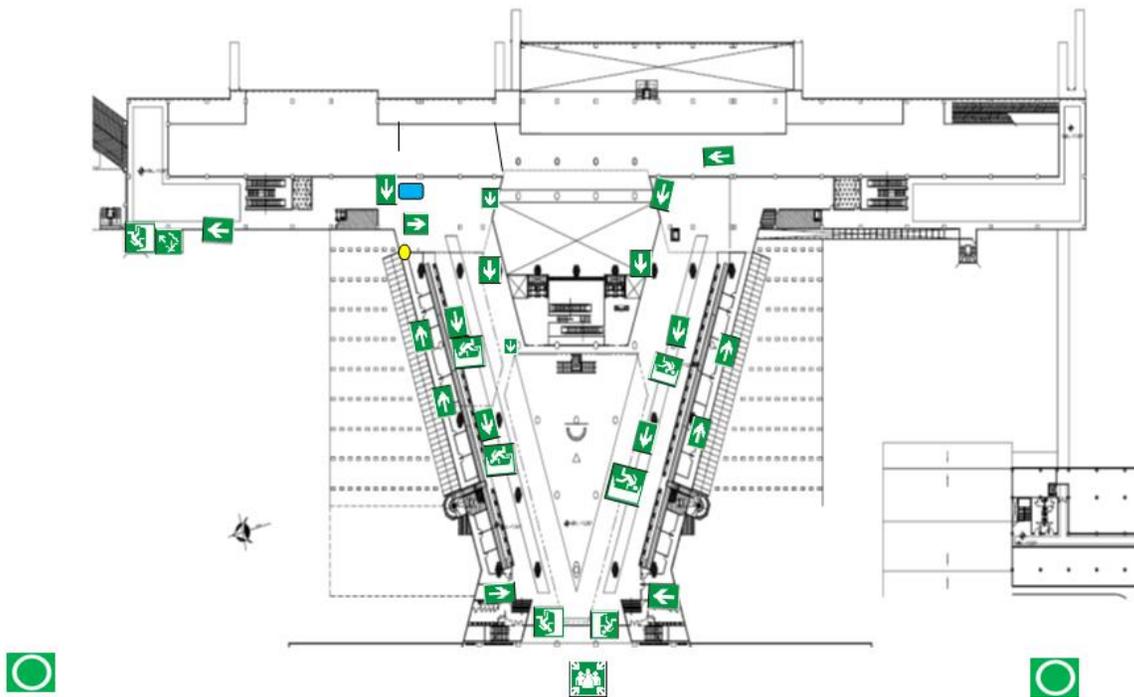
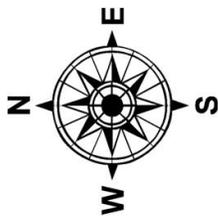
28.9 TERCER NIVEL (FINGER NORTE)

1. Cuando los pasajeros descienden del transporte aéreo y estén ingresando por los muelles 12, 13, 14, 15 y 16, deben realizar su procedimiento de evacuación por la salida de emergencia ubicada en la puerta No. 8, la cual tiene un indicativo como tal y gradas hacia abajo; hacia el segundo nivel, en donde pasaran a ser parte de ese sector de evacuación. Si existieran inconvenientes, los pasajeros pueden retornar por la rampa donde subieron del segundo al tercer nivel y allí incorporarse al sistema de evacuación del segundo nivel finger norte.
2. Si además de la solución anterior ocurriese algún otro inconveniente, los pasajeros pueden utilizar las gradas externas de los muelles para evacuar directamente a las plataformas. (Este-Oeste). El color amarillo es el Banco y el color celeste es Migración.
3. Las puertas de salida hacia el tercer nivel son automáticas, o sea que cuando una persona se aproxima esta se abre. De existir inconvenientes de que estas no se abran automáticamente, las personas pueden forzarlas manualmente para que se deslicen hacia ambos lados y utilizar estos espacios como salidas de emergencia, siempre y cuando las rutas asignadas estén bloqueadas, coordinándose vía radio con el Jefe de Servicio AVSEC para la apertura de puertas.



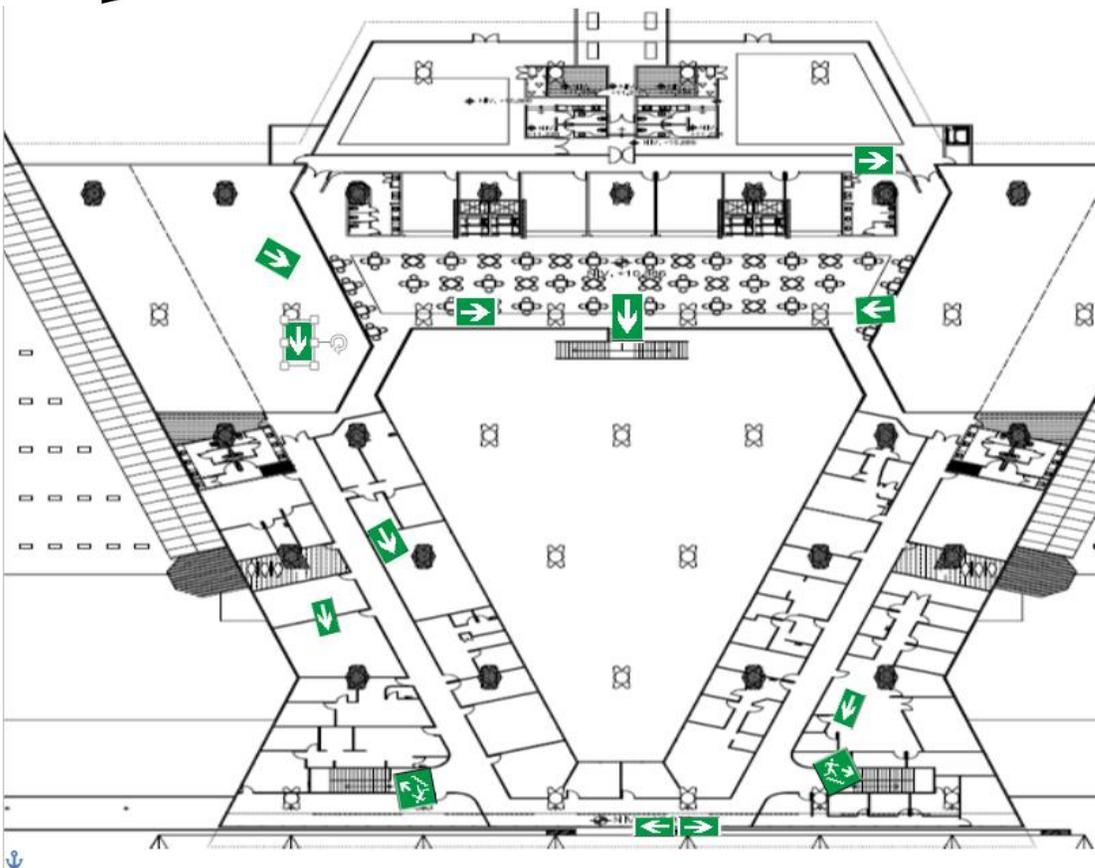
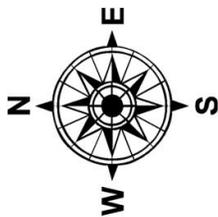
28.10 TERCER NIVEL (FINGER CENTRAL)

1. Todas las personas que se encuentren realizando su chequeo para el abordaje en los diferentes counters, realizaran su procedimiento de evacuación según las rutas establecidas, dirigiéndose en ese mismo nivel a la parte frontal del edificio y el parqueo correspondiente, en las áreas seguras definidas como tal. El color amarillo es el Banco y el color celeste es Migración.



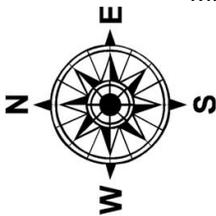
28.11 CUARTO NIVEL (FINGER CENTRAL)

1. Las personas que se encuentren ubicadas en los salones VIP realizaran su procedimiento de evacuación hacia, la parte frontal del área de restaurantes y descenderán hacia el tercer nivel, en donde utilizarán las rutas allí definidas.
2. Las personas ubicadas en las oficinas de la parte norte de este Finger central del cuarto nivel evacuarán por las gradas frente a la Gerencia aeroportuaria hacia el tercer nivel, en donde se incorporan a las rutas de evacuación allí definidas.
3. Las personas ubicadas en las oficinas de la parte sur de este Finger central del cuarto nivel evacuarán por las gradas lado sur (oficina opuesta a Gerencia Aeroportuaria) hacia el tercer nivel, en donde se incorporan a las rutas de evacuación allí definidas.

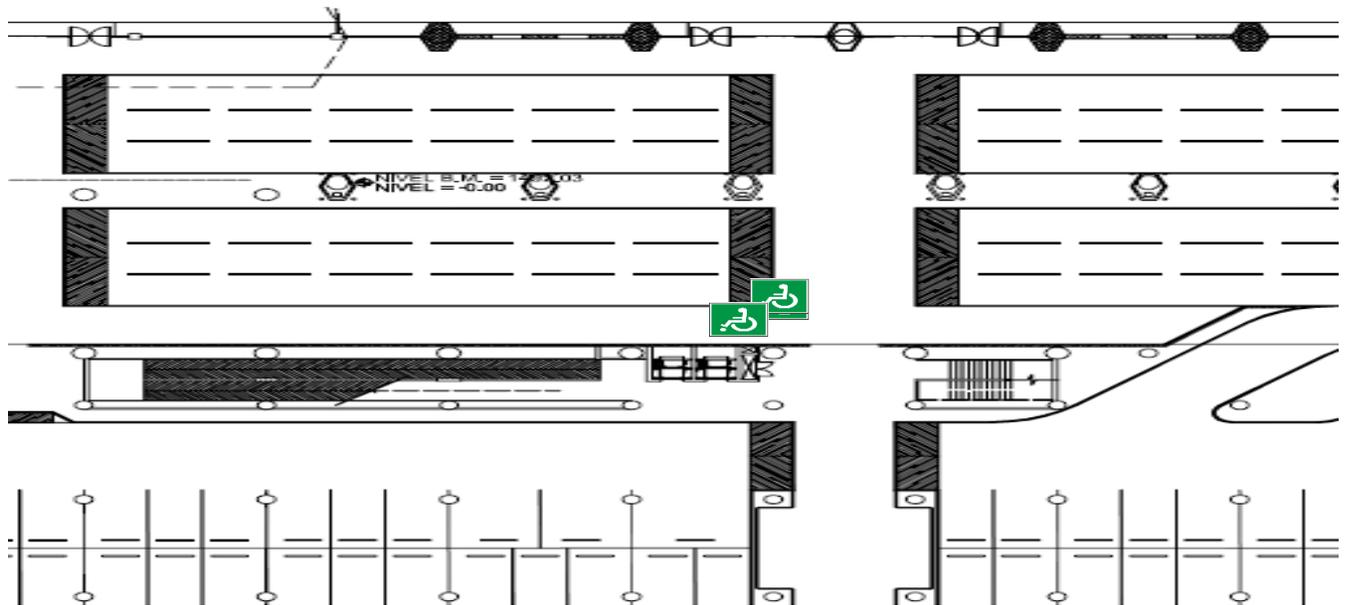


28.12 PARA PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES PRIMER AL TERCERO NIVEL PARQUEO FRENTE AL EDIFICIO TERMINAL AÉREA

1. Este parqueo de automóviles, se encuentra ubicado frente al edificio de la terminal aérea la Aurora, que posee rampas como tal, las cuales permiten la utilización de sillas de ruedas de las personas con alguna incapacidad. No posee señalización por lo que se sugiere colocarlas en los descansos de las rampas.
2. Debemos recordar que en el interior se ubican rampas una que conduce del tercer al segundo, allí es necesario utilizar el ascensor o bien cargar la silla de ruedas y a la persona y conducirla al primer nivel. Así también, existe una rampa que conduce del segundo nivel en la parte sur de ese finger hasta frente las oficinas de AVSEC y Migración.

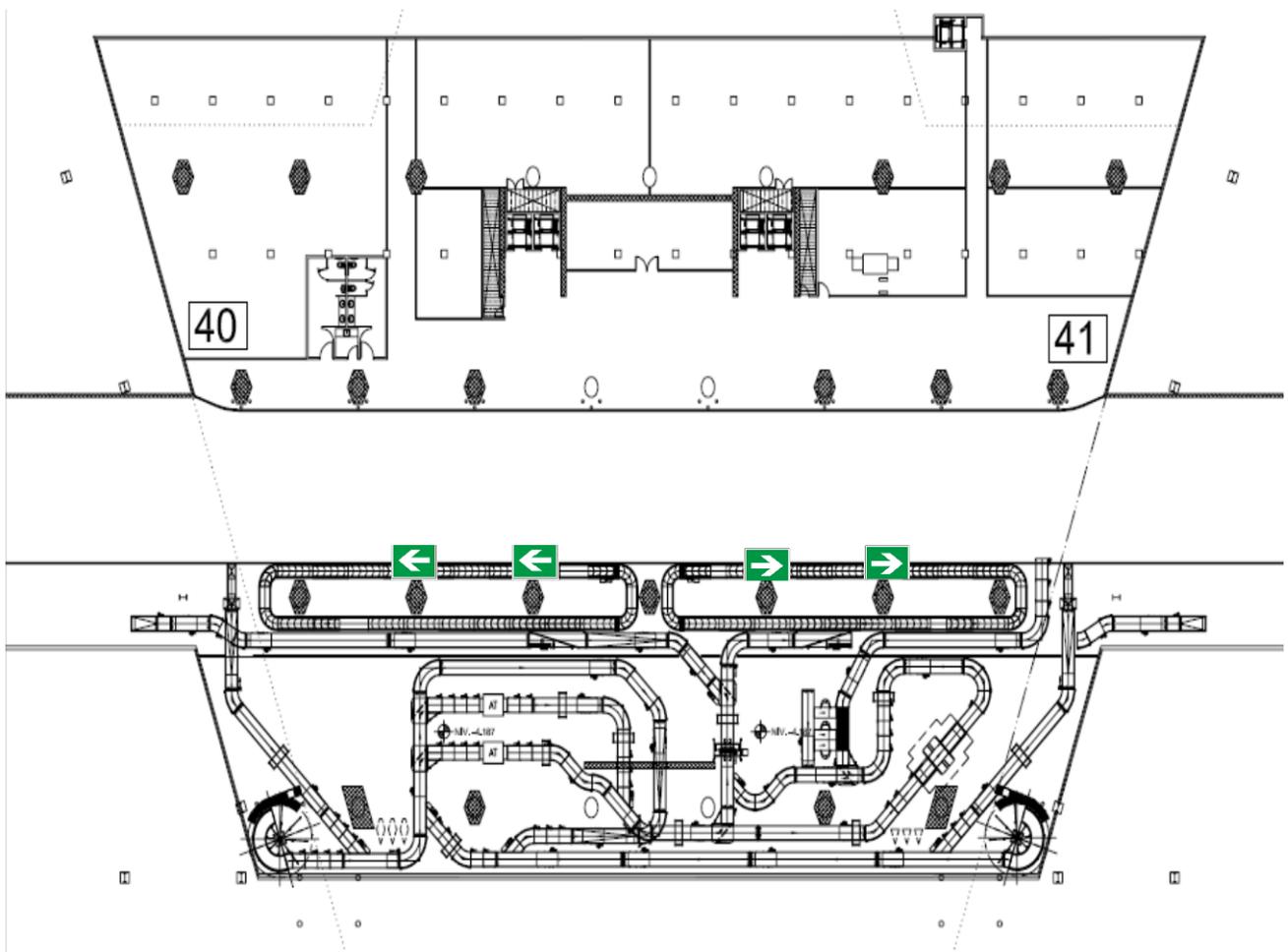
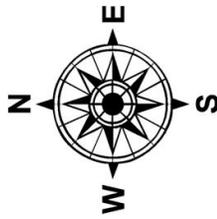


L. PARA PERSONAS CON CAPACIDADES ESPECIALES
PRIMER AL TERCERO NIVEL
PARQUEO FRENTE AL EDIFICIO TERMINAL AÉREA



28.13 SOTANO (TERMINAL AÉREA)

1. Esta parte llamada sótano, está ubicada en la parte inferior del finger central, allí se encuentran ubicados el sistema de fajas y scanners, se encuentran también las bodegas de Duty Free (Sociedad Protectora del Niño y Vicentino) y la SAT. Quienes se encuentren en ese momento en el sótano, realizarán su procedimiento de evacuación dirigiéndose por el túnel en dirección norte o sur hasta ubicarse en el punto de reunión.



29. CONSIDERACIONES FINALES

1. La secuencia de acciones desarrolladas en el presente plan de evacuación, señalan la necesidad de organizar a la población de cada ámbito laboral de la Institución, y de otros organismos que realizan actividades en el edificio de la Terminal Aérea para enfrentar los distintos tipos de emergencia que pueden presentarse, y que como tales conllevan la generación de verdaderos **“estados de perturbación”** en la situación de quienes en ellas se vean implicados.
2. Cuando un evento adverso ocurre rápida e inesperadamente, ocasiona una considerable repercusión sobre el aparato psíquico y, consecuentemente, sobre el comportamiento de los seres humanos. Para enfrentar estos peligros, es necesario encontrarse bien organizados bajo un plan que refleje de la manera más fiel posible el universo de posibilidades de cada hipótesis de emergencia y que prevea dentro del plan de evacuación la respuesta adecuada.
3. El presente plan de evacuación, está estructurado de forma que los mismos usuarios sean quienes lo manejen, lo ejecuten y quienes realicen la primera respuesta al momento de requerirse.
4. Asimismo, el plan permite llevar a cabo un procedimiento de evacuación de emergencia, en las condiciones en las que se encuentren en el momento de darse el evento.
5. Un plan de evacuación que no se cimiente sobre estos principios, puede crear la engañosa ilusión de que se posee una herramienta adecuada para brindar seguridad a un grupo humano, a través de la ejecución de procedimientos preestablecidos, permitiendo con esto el aumento de la capacidad resolutive de los mismos usuarios.
6. El tiempo previsto para la evacuación de los diferentes niveles del edificio de la terminal aérea la Aurora, dependerá en primera instancia de la familiarización del sistema, las características de la población y en segunda instancia de los efectos del evento que desencadena la emergencia.
7. Después de realizado el conteo final de las personas evacuadas y haber realizado las evaluaciones necesarias se indicará si procede retornar a las instalaciones evacuadas o bien se indica un lugar alternativo para el retorno.
8. Personas de otros departamentos de la DGAC, que no se encuentren entre los evacuados y aquellas que no hayan tenido que evacuar sus instalaciones, de manera organizada procederán a realizar actividades de apoyo en coordinación con los que integran el COE. (Apoyo Psicológico, abastecimiento de agua para beber, comida, facilitación de información, primeros auxilios, entre otros).
9. Para la evaluación de ruta de evacuación, será determinada únicamente si hay cambios en infraestructura o ampliaciones en la terminal aérea y será evaluado por el personal del Centro de Operaciones de Emergencia -COE-. La supervisión de la red húmeda y agentes extintores de la terminal aérea se llevará a cabo por el personal del Salvamento y Extinción de Incendios -SEI- por periodos bimestrales para así garantizar su correcto funcionamiento.