

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DEL INTERIOR

11193 *Real Decreto 837/2020, de 15 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.*

El Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, dispone que cada Estado miembro elaborará a escala nacional un plan de emergencia relativo a los accidentes de aviación civil.

De este modo, en el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, se establece que los accidentes de aviación civil se consideran riesgo susceptible de generar emergencias, a los efectos de garantizar que los planes de protección civil los incluyen en el inventario de riesgos potenciales.

En consecuencia, la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, dispone en su artículo 15 que el riesgo de emergencias por accidentes de aviación civil será objeto de planes especiales de protección civil.

Esta Directriz establece, por tanto, los criterios mínimos que deben reunir los citados planes especiales de protección civil frente al riesgo de emergencias de aviación civil, a elaborar por las distintas administraciones públicas, en cuanto a su esquema organizativo y funcional, de forma que se garantice la adecuada coordinación de las actuaciones de todos los órganos participantes, en el ámbito territorial que en cada caso corresponda.

Este real decreto se adecua a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y, en particular, a los principios de necesidad y eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

La Directriz básica se ha elaborado en el seno de un grupo de trabajo constituido en el ámbito del Consejo Nacional de Protección Civil y ha sido informada por este, en su reunión del 8 de abril de 2019.

En su virtud, a propuesta del Ministro del Interior, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 15 de septiembre de 2020,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación de la Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.*

Se aprueba la Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil, que se inserta a continuación.

Disposición adicional única. *No incremento del gasto público.*

Las medidas incluidas en esta norma no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.29.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de seguridad pública.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo y aplicación.*

Se habilita al Ministro del Interior para dictar las disposiciones oportunas para la aplicación y desarrollo de este real decreto y de la Directriz que por él se aprueba.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 15 de septiembre de 2020.

FELIPE R.

El Ministro del Interior,
FERNANDO GRANDE-MARLASKA GÓMEZ

DIRECTRIZ BÁSICA DE PLANIFICACIÓN DE PROTECCIÓN CIVIL ANTE EMERGENCIAS AERONÁUTICAS DE AVIACIÓN CIVIL

ÍNDICE

1. Disposiciones generales.
 - 1.1 Objeto.
 - 1.2 Alcance.
 - 1.3 Definiciones.
 - 1.4 Marco legal.
2. Elementos básicos para la planificación.
 - 2.1 Análisis de riesgos.
 - 2.2 Búsqueda y localización de aeronaves siniestradas.
 - 2.3 Notificación.
 - 2.4 Actuaciones básicas a considerar en los planes.
 - 2.5 Fases y situaciones operativas de los Planes Especiales de Comunidad Autónoma.
3. Estructura general y contenido mínimo de la planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.
 - 3.1 Características básicas.
 - 3.2 El Plan Estatal de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.
 - 3.2.1 Concepto.
 - 3.2.2 Funciones básicas.
 - 3.2.3 Contenido mínimo.
 - 3.3 Los Planes Especiales de protección civil de Comunidades Autónomas ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.
 - 3.3.1 Concepto.
 - 3.3.2 Funciones básicas.
 - 3.3.3 Contenido mínimo.
 - 3.4 Coordinación entre el Plan Estatal y los Planes Especiales de Comunidades Autónomas.
 - 3.4.1 Órganos de coordinación y transferencia de responsabilidades en la dirección de emergencias.
 - 3.4.2 Información sobre sucesos y previsiones de riesgo.
 - 3.5 Planes de ámbito local ante el riesgo de emergencias de protección civil.
4. Guía técnica.
- Anexo. Análisis de riesgos.

1. Disposiciones generales

1.1 Objeto: Esta Directriz básica de planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil tiene por objeto el establecimiento de los criterios mínimos que deben reunir los Planes Especiales de protección civil frente a ese tipo de emergencias, a elaborar por las distintas administraciones públicas, en cuanto a su esquema organizativo y funcional, de forma que se garantice la adecuada coordinación de las actuaciones de todos los órganos participantes, en el ámbito territorial que en cada caso corresponda, todo ello según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 15 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.

1.2 Alcance: Los Planes Especiales de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil (en adelante Planes Especiales) serán de aplicación a:

– Las emergencias ocurridas en instalaciones aeronáuticas, sean o no producidas por accidentes de aeronaves, en tanto en cuanto el sistema público ordinario de atención de emergencias resulte insuficiente.

– Los accidentes de aeronaves ocurridos dentro del espacio aéreo de soberanía y de responsabilidad española, sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos de servicios de búsqueda y salvamento suscritos por España.

– Las emergencias de aeronaves en vuelo que puedan derivar en accidente pero que todavía no se ha producido.

– Las actuaciones de atención a la emergencia a realizar, en coordinación con el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, la Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), en aquellos casos en que el accidente hubiera ocurrido en el mar.

– Aquellas actividades necesarias para la asistencia a las víctimas nacionales de accidentes aéreos y sus familiares, cuando, habiendo ocurrido estos fuera del espacio aéreo de responsabilidad española, las aeronaves implicadas tuvieran su origen o destino en el mismo.

– Aquellas actividades necesarias para la asistencia a víctimas de accidentes aéreos y sus familiares, cuando, habiendo ocurrido estos dentro del espacio aéreo de responsabilidad española, las aeronaves implicadas no tuvieran origen o destino en el mismo.

Los Planes Especiales elaborados de acuerdo con esta Directriz Básica también serán aplicables a las emergencias de aeronaves civiles ocurridas en bases aéreas o aeródromos militares abiertos al tráfico aéreo civil. Por consiguiente, cuando en esta Directriz Básica se haga referencia a emergencias de aeronaves en estas bases aéreas, se estarán considerando exclusivamente las de tipo civil.

A los efectos de aplicación de esta Directriz, las referencias a los gestores de las instalaciones aeronáuticas, en caso de las bases aéreas militares abiertas al tráfico civil, se entenderán referidas a los Jefes de dichas bases aéreas, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

Los Planes Especiales elaborados de acuerdo con esta Directriz Básica no serán aplicables a los accidentes en los que se vean involucradas aeronaves de las Fuerzas Armadas o de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad. No obstante, a requerimiento de las autoridades militares o policiales, los órganos competentes de las comunidades autónomas podrán activar los Planes Especiales para atender las situaciones de emergencia producidas. Para ello, los Planes Especiales deberán contemplar procedimientos explícitos que incluyan los necesarios protocolos de actuación y coordinación entre los medios de emergencias civiles y militares.

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

1.3 Definiciones: A los efectos de la presente Directriz, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Instalaciones Aeronáuticas:

a) Aeródromo: Zona definida (incluidos edificios, instalaciones y equipos) en tierra, en el agua o en una estructura fija, fijada extraterritorialmente o flotante para ser utilizada total o parcialmente para la salida, la llegada o el movimiento en superficie de aeronaves.

b) Aeropuerto: Todo aeródromo en el que existan de modo permanente instalaciones y servicios con carácter público para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones del material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

c) Helipuerto: Aeródromo o área definida sobre una estructura destinada a ser utilizada, total o parcialmente para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.

Zona A de instalación aeronáutica: Zona del ámbito de aplicación del Plan de autoprotección de la instalación aeronáutica que cubre el límite del recinto de la misma.

Zona E de instalación aeronáutica: Zona que cubre las inmediaciones de la instalación aeronáutica y que es coherente con la zona E definida en el Plan de autoprotección de la misma.

Emergencia de protección civil: Situación de riesgo colectivo sobrevenida por un evento que pone en peligro inminente a personas o bienes y exige una gestión rápida por parte de los poderes públicos para atenderlas y mitigar los daños y tratar de evitar que se convierta en una catástrofe. Se corresponde con otras denominaciones como emergencia extraordinaria, por contraposición a emergencia ordinaria que no tiene afectación colectiva.

Emergencia en instalación aeronáutica: Cualquier situación de riesgo colectivo que tenga lugar en el interior de una instalación aeronáutica que precise de la activación del Plan de autoprotección.

Mercancías peligrosas por vía aérea: 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 o esté clasificado como tal en las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

En esta Directriz se consideran, además, las definiciones incluidas en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

1.4 Marco legal: Para situar el marco legal y reglamentario de los distintos planes de actuación, cabe aquí señalar, las siguientes normas:

- Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.
- Norma Básica de Protección Civil, aprobada por el Real Decreto 407/1992, de 24 de abril.
- Norma Básica de autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicadas a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia, aprobada por el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo.
- Protocolo de intervención de la Unidad Militar de Emergencias, aprobado por el Real Decreto 1097/2011, de 22 de julio.
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.
- Reglamento de Circulación Aérea, aprobada por el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero.
- Reglamento (UE) 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo.
- Reglamento 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.
- Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.
- Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares, y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

- Protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación civil y sus familiares, aprobado por Resolución de 14 de mayo de 2014, de la Subsecretaría del Interior.
- Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.
- Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles.
- Decisión 1313/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, relativa a un Mecanismo de Protección Civil de la Unión.
- Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.
- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 de la Comisión, de 17 de octubre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea y se modifican el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y el Reglamento (UE) n.º 691/2010.
- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 482/2008 y los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 y (UE) n.º 2016/1377, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 677/2011.
- Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles.
- Real Decreto 1196/2003, de 19 de septiembre, por el que se aprueba la Directriz básica de protección civil para el control y planificación ante el riesgo de accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.
- Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa.
- Resolución de 20 de noviembre de 2018, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publican las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por vía Aérea.

2. Elementos básicos para la planificación

2.1 Análisis de riesgos: Los análisis de riesgos de accidentes de aeronaves se efectuarán teniendo en cuenta la experiencia internacional, a partir de la tipología de las aeronaves, las instalaciones aeronáuticas y sus proximidades u otras zonas del territorio nacional, determinando los posibles escenarios de emergencia que, previsiblemente, podrían producirse, incluyendo el efecto dominó con otras instalaciones y elementos vulnerables.

Asimismo, habrá de tenerse en cuenta los riesgos de las instalaciones aeronáuticas no relacionados con accidentes de aeronaves. Todo ello de conformidad con lo especificado en el anexo.

2.2 Búsqueda y localización de aeronaves siniestradas: Sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos de servicios de búsqueda y salvamento suscritos por España, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo del Ejército del Aire tiene por objeto proporcionar toda ayuda posible a las aeronaves en peligro o siniestradas y a los supervivientes de los accidentes de aviación dentro de las regiones de información de vuelo españolas y, fuera de estas, cuando sea especialmente solicitado o así se haya establecido por acuerdos internacionales.

Por lo general, los primeros en tener conocimiento de una posible situación de emergencia aeronáutica serán los Servicios de Tránsito Aéreo, que la notificarán, según el tipo de incidente, al Centro Coordinador de Salvamento que corresponda, conforme a lo dispuesto por el Reglamento de Circulación Aérea.

En otros casos, será el Centro Coordinador de Salvamento quien reciba un mensaje de activación de una radiobaliza aeronáutica.

Por ello, mientras no se tenga constancia fehaciente de la producción de un accidente aéreo y su localización exacta, la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento de las aeronaves en peligro o siniestradas corresponde al Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo.

En caso de producirse un accidente aéreo en aguas marítimas, el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo puede solicitar la participación de medios marítimos y aéreos de otros servicios, como SASEMAR.

2.3 Notificación: Los Servicios de Tránsito Aéreo y los Centros Coordinadores de Salvamento deberán informar a los órganos competentes de protección civil de todos aquellos incidentes y accidentes que requieran o supongan la posibilidad real de que puedan llegar a requerir la búsqueda, localización, rescate o asistencia a la aeronave en peligro y/o accidentada, y que pueda necesitar de la participación de los medios y recursos del Sistema Nacional de Protección Civil.

Las fases de búsqueda y localización de una posible aeronave en situación de emergencia pueden describirse en la siguiente forma:

– INCERFA: Emergencia aeronáutica que se caracteriza por la existencia de una cierta posibilidad de que se haya producido o pueda producirse un accidente aéreo. Esta situación podría evolucionar al tipo «ALERFA», «DETRESFA» o al tipo «Accidente Aéreo».

– ALERFA: Emergencia aeronáutica caracterizada por la posibilidad real de que se haya producido o pueda producirse un accidente aéreo. Esta situación puede implicar la realización de operaciones de búsqueda, dirigidas y coordinadas por el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, para localizar la aeronave siniestrada. Esta situación, podría evolucionar al tipo «DETRESFA» o al tipo «Accidente Aéreo».

– DETRESFA: Emergencia aeronáutica caracterizada por una alta probabilidad de que se haya producido un accidente aéreo. Esta situación implica la realización de operaciones de búsqueda, dirigidas y coordinadas por el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo, para localizar la aeronave siniestrada. De confirmarse que la alarma es real pasaría al tipo «Accidente Aéreo».

– ACCIDENTE AÉREO: Implica la posible realización de operaciones de búsqueda y salvamento de la aeronave accidentada, así como de aquellas personas que pudieran haberse visto afectadas por el accidente.

En caso necesario, los servicios de tránsito aéreo procederán a la notificación del mismo a:

- Al Centro Coordinador de Salvamento (RCC) de responsabilidad.
- A los gestores de las instalaciones aeronáuticas de origen y destino de la aeronave.
- A los órganos competentes en materia de protección civil de las comunidades autónomas en cuyo ámbito territorial haya sido localizada la aeronave, en su caso, así como a los órganos autonómicos competentes en las que se encuentren ubicadas las instalaciones aeronáuticas de origen y destino.

- A la Oficina de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- A la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, a través del Centro Nacional de Seguimiento y Coordinación de Emergencias (CENEM), el cual trasladará dicha comunicación de la situación a las correspondientes Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno.

Para el caso en que no pueda localizarse la aeronave, y en consecuencia no pueda confirmarse la ocurrencia de un accidente aéreo, las notificaciones a las que hace referencia el párrafo anterior se realizarán por el Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo.

En el caso de emergencias en una instalación aeronáutica, será el gestor de dicha instalación el obligado a notificarlas al órgano competente en materia de protección civil de la comunidad autónoma en la que tal instalación se encuentre ubicada, y al CENEM el cual transmitirá dicha información a las respectivas Delegaciones/Subdelegaciones del Gobierno.

Siempre que se encuentren involucradas aeronaves la notificación deberá contener, como mínimo, la información siguiente:

- Tipología en la que se clasifica la emergencia (de acuerdo con lo especificado en el punto 2.5).
- Acciones tomadas.
- Necesidades de apoyo y coordinación.
- Lugar y coordenadas geográficas.
- Ruta prevista (origen y destino).
- Tipo de aeronave (siempre que se disponga de dicha información).
- Número de vuelo (siempre que se disponga de dicha información).
- Compañía aérea (siempre que se disponga de dicha información).
- Número de personas a bordo (siempre que se disponga de dicha información).
- Número de personas a bordo con necesidades especiales (siempre que se disponga de dicha información).
- Última localización conocida de la aeronave.
- Tipo de mercancía a bordo (siempre que se disponga de dicha información).

2.4 Actuaciones básicas a considerar en los planes: En los Planes Especiales habrán de contemplarse, de acuerdo con las especificaciones funcionales correspondientes a cada nivel de planificación, las actuaciones necesarias para la protección de personas, bienes y el medio ambiente en caso de emergencia y, fundamentalmente, las siguientes:

- Sistema de información, avisos y alertas ante incidentes, accidentes y emergencias en la instalación aeronáutica o sus inmediaciones.
- Delimitación de zonas de actuación y control de accesos.
- Extinción de incendios y salvamento de personas.
- Socorro y primeros auxilios a personas víctimas del accidente.
- Evacuación, transporte sanitario, hospitalización e identificación de heridos.
- Asistencia a familiares de las víctimas, según lo establecido en el Protocolo de coordinación para la asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares.
- Información a las autoridades y a los ciudadanos en general, a través de los medios de comunicación social.
- Mantenimiento de la seguridad pública.
- Los sistemas de coordinación con la instalación aeronáutica en caso de que este tenga que permanecer operativo, en caso de que la emergencia haya tenido lugar dichas instalaciones.

En todo caso, los diferentes planes, estatal, autonómico, y en su caso, municipal, deberán tener en cuenta, en todas sus fases, las distintas necesidades de las personas con discapacidad y otros grupos en situación de vulnerabilidad, estableciendo protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

Dependiendo de las características y actividades desarrolladas en la instalación aeronáutica de que se trate, habrán de considerarse otras actividades de emergencia, tales como las necesarias para hacer frente a riesgo de sustancias tóxicas, explosivas o radiológicas.

Asimismo, la organización del Plan habrá de facilitar la realización, por otras organizaciones, de actividades ligadas a la situación de emergencia, tales como:

- Identificación de fallecidos.
- Investigación técnica y judicial.
- Gestión de la actividad aeronáutica.

2.5 Fases y situaciones operativas de los Planes Especiales de Comunidad Autónoma: En el caso de que se declare la activación de un Plan Especial, la determinación del establecimiento de las fases y situaciones operativas que, en su caso, corresponda se realizará en función de las previsiones de riesgo, de gravedad, del ámbito territorial afectado, y de la capacidad para responder a las consecuencias de la emergencia o catástrofe.

a) Valoración de la gravedad de la emergencia: La valoración de la gravedad de la emergencia aeronáutica de aviación civil permitirá el establecimiento de las fases y situaciones operativas para la gestión de las emergencias, las cuales habrán de estar previstas en los diferentes planes.

Esta valoración se realizará teniendo en cuenta los efectos producidos sobre personas, bienes y el medio ambiente y aquellos otros que se prevea pueden producirse en función, por un lado, de las circunstancias que concurren en el incidente/accidente y, por otro, de las características y tipo del mismo.

Las circunstancias a valorar serán:

- Lugar del incidente/accidente.
- Tipo de aeronave.
- Número de víctimas.
- Naturaleza y peligrosidad del incidente/accidente.
- Presencia de mercancías peligrosas a bordo y/o combustible.
- Posibilidad de efecto dominó.
- Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes.
- Entorno medioambiental.
- Condiciones meteorológicas.

Las emergencias aeronáuticas de aviación civil se clasificarán fundamentalmente en los siguientes tipos:

- Emergencias con implicación de aeronaves:
 - Emergencia de aeronave en zona A de una instalación aeronáutica.
 - Emergencia de aeronave en zona E de una instalación aeronáutica (puede incluir zona del mar).
 - Emergencia de aeronave en otras zonas del territorio español.
 - Emergencia de aeronave en otras zonas del mar territorial español.
 - Emergencia de aeronave en el extranjero con origen y/o destino territorio español.
 - Emergencia de aeronave en zonas del espacio aéreo de responsabilidad asignadas a España, fuera del territorio o del mar territorial.
- Emergencias sin implicación de aeronaves en instalaciones aeronáuticas:
 - Emergencias en edificios.
 - Actos de interferencia ilícita.
 - Catástrofes por amenazas naturales.
 - Emergencias en las que se ven involucradas mercancías peligrosas.
 - Emergencias sanitarias (incluidas las Emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional).
- Emergencias mixtas.

b) Fases y situaciones operativas de emergencia: Mediante la consideración de las circunstancias anteriormente enumeradas, y en función de las necesidades de intervenciones derivadas de las características de la emergencia y de sus consecuencias ya producidas o previsibles, el director del Plan Especial declarará la situación que corresponda, conforme a los criterios siguientes:

b.1) Fase de Preemergencia: Es la referida a aquellos casos en que:

– La emergencia no se han confirmado, pero existe la posibilidad real de que se haya producido un accidente de aeronave, y por tanto puede implicar la realización de operaciones de búsqueda para localizar la aeronave afectada. Se mantiene comunicación con los Centros Coordinadores de Salvamento para realizar el seguimiento de la evolución del suceso.

– Las emergencias ocurren dentro de una instalación aeronáutica y pueden ser controladas por los medios propios de la instalación, o pudiera resultar necesario prestar apoyo mediante la intervención de servicios de emergencia externos, pero no se considera necesario la activación del Plan Especial en fase de emergencia. En este caso, si se trata de instalaciones militares, se seguirá lo establecido en el procedimiento de coordinación entre las autoridades civiles y militares.

– Las emergencias de aeronaves ocurridas fuera de la instalación aeronáutica, que no den lugar a la existencia de múltiples víctimas, o no supongan daños importantes en las infraestructuras o el medio ambiente, no considerándose necesario la activación del Plan Especial en fase de emergencia.

– Se reciba información de que pueda ponerse en peligro o ya se haya puesto en peligro la seguridad de una aeronave en vuelo.

– Otras emergencias aeronáuticas como, por ejemplo, las derivadas de actos de interferencia ilícita o con repercusión en la salud pública internacional, que puedan llegar a requerir las actuaciones de apoyo del Sistema Nacional de Protección Civil.

b.2) Fase de Emergencia: Es la referida a emergencias confirmadas por accidente de aeronave que dan lugar a la existencia de múltiples víctimas y/o daños materiales de diversa consideración o a la ocurrencia de una emergencia en instalaciones aeronáuticas, o en bases militares abiertas al tráfico civil que no pueden ser atendidas con la suficiente eficacia mediante la intervención de los servicios del sistema ordinario de atención de emergencias previsto en el Plan de Autoprotección de la instalación o el Plan de Emergencia de la base aérea, en su caso. En esta fase se activa el Plan Especial y se constituyen los órganos de apoyo a la dirección del mismo.

Según la gravedad y extensión de los daños producidos, en esta fase pueden distinguirse tres situaciones operativas:

– Situación 1. Referida a aquellas emergencias que pueden ser controladas con los medios de intervención previstos en el Plan Especial y la dirección de la emergencia es asumida por el responsable previsto en dicho plan.

– Situación 2. Referida a aquellas emergencias que, para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección, se considera necesaria la intervención de medios externos al ámbito de aplicación del Plan Especial, en particular la incorporación de medios de la Administración General del Estado o internacionales. La dirección de la emergencia sigue siendo asumida por el responsable previsto en dicho plan.

– Situación 3. La emergencia es de tal envergadura que, de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015, de 9 de julio, el Ministro del Interior declara la emergencia de interés nacional y la dirección operativa de la emergencia es asumida por el General Jefe de la Unidad Militar de Emergencias. En esta situación, el Delegado del Gobierno en la comunidad autónoma asumirá la dirección colegiada de la emergencia en el Comité de Dirección establecido en el Plan Especial.

b.3) Fase de Recuperación: Fase consecutiva a la de emergencia, que se prolongará hasta el restablecimiento de las condiciones mínimas imprescindibles para el retorno a la normalidad en la población, medio ambiente y bienes de las áreas afectadas por el accidente.

Durante esta fase se realizarán las primeras tareas de rehabilitación en dichas zonas, consistentes fundamentalmente la reparación de los daños más relevantes sufridos por las infraestructuras de los transportes, de las telecomunicaciones y del suministro de agua, electricidad y combustibles.

– Asimismo, se procederá también a la coordinación con las actuaciones de la Oficina de Asistencia a Víctimas de Accidentes Aéreos (OAV) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. Estructura general y contenido mínimo de la planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil

3.1 Características básicas: A los efectos de la presente Directriz se consideran los siguientes niveles de planificación: estatal, de comunidad autónoma y de ámbito local.

Para asegurar una respuesta eficaz en la protección de personas y bienes ante situaciones de emergencia en las que pueda entrar en juego el interés nacional, se requiere que los planes elaborados en los niveles aludidos:

– Dispongan de los órganos y procedimientos de coordinación que hagan posible su integración en un conjunto plenamente operativo y susceptible de una rápida aplicación.

– Establezcan las relaciones funcionales precisas entre las organizaciones de los planes de distinto nivel, al objeto de facilitar la colaboración entre las mismas, en aquellos casos en que resulte necesario.

En la planificación de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil debe tenerse en cuenta:

1. Los planes especiales deberán contar con protocolos de actuación específicos en las distintas fases que garanticen una asistencia adecuada a personas con discapacidad y a otros colectivos en situación de vulnerabilidad. Asimismo, dichos planes deberán contener procedimientos de movilización y actuación de los recursos necesarios para resolver las necesidades de las personas con discapacidad y así garantizar una asistencia eficaz, contemplando medidas y recursos específicos que garanticen la accesibilidad universal.

2. Los planes especiales deberán contener programas de información preventiva y de alerta que permitan a todos los ciudadanos adoptar las medidas oportunas. Dichos programas deben tener los formatos adecuados y los mecanismos necesarios para que sean accesibles y comprensibles para las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad. Cuando la tarea informativa se dirija a víctimas o familiares de víctimas con discapacidad, se realizará con las adaptaciones necesarias y, en su caso, con ayuda de personal especializado.

3. Los distintos servicios de intervención en emergencias deberán recibir formación específica para atender a dichos colectivos contando con las características y necesidades especiales que pueden presentar.

Formarán parte, asimismo, de esta estructura general de niveles de planificación, los planes de autoprotección de las instalaciones aeronáuticas ubicadas en territorio español, que se coordinarán e integrarán con los planes de protección civil.

3.2 El Plan Estatal de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.

3.2.1 Concepto: El Plan Estatal de protección civil ante emergencias aeronáuticas de aviación civil (en adelante Plan Estatal) es un plan complementario de los Planes Especiales y en el mismo se establece la organización y procedimientos de actuación de aquellos recursos y servicios del Estado que sean necesarios para asegurar una respuesta

eficaz del conjunto de las administraciones públicas, ante emergencias aeronáuticas en las que esté presente el interés nacional, así como los mecanismos de apoyo a los Planes Generales de Comunidades Autónomas en el supuesto que estos lo requieran.

3.2.2 Funciones básicas: Son funciones básicas del Plan Estatal las siguientes:

- a) Prever la estructura organizativa que permita la dirección y coordinación del conjunto de las administraciones públicas en emergencias aeronáuticas en las que esté presente el interés nacional.
- b) Establecer los mecanismos y procedimientos de apoyo a los Planes Especiales de Comunidades Autónomas en los supuestos que lo requieran.
- c) Establecer y mantener un banco de datos sobre capacidades movilizables en emergencias aeronáuticas en las que esté presente el interés nacional, así como para su movilización en emergencias en las que sea necesario el apoyo a los Planes Especiales de Comunidades Autónomas, a solicitud de los órganos competentes de las mismas.
- d) Prever los mecanismos de solicitud y recepción y, en su caso, aportación de ayuda internacional para su empleo en emergencias aeronáuticas, en aplicación del Mecanismo de Protección Civil de la Unión Europea, y los convenios y tratados internacionales.
- e) Establecer y mantener la base nacional de datos sobre emergencias aeronáuticas con consecuencias a efectos de protección civil, que formará parte de la Red Nacional de Información de Protección Civil, previsto en el artículo 9 de la Ley 17/2015, de 9 de julio.
- f) Otras funciones que puedan ser asignadas por el Ministro del Interior.

En el desarrollo de todas sus funciones básicas el Plan Estatal deberá tener en cuenta las distintas necesidades de las personas con discapacidad, y otros colectivos en situación de vulnerabilidad, estableciendo los protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

3.2.3 Contenido mínimo: El Plan Estatal establecerá la organización y los procedimientos que permitan el eficaz desarrollo de las funciones básicas enumeradas en el apartado 3.2.2 de la presente Directriz, ajustándose a los apartados siguientes:

3.2.3.1 Objeto y ámbito: Quedará especificado el objeto del mismo, de acuerdo con el apartado 3.2.2 y su ámbito de aplicación será la totalidad del territorio nacional y el espacio aéreo de responsabilidad. No obstante, su alcance pudiera extenderse, en lo que atención a personas se refiere, a vuelos que tengan su origen o destino en territorio nacional.

3.2.3.2 Sistema de notificación: El Plan Estatal contendrá una descripción detallada del sistema de notificación e identificará los servicios competentes encargados de materializar las notificaciones a las que alude el apartado 2.3.

3.2.3.3 Situaciones operativas del Plan Estatal: El Plan Estatal contendrá una descripción de las condiciones en que se encuentre el Plan, que pueden caracterizarse de acuerdo a las siguientes situaciones: Información y Seguimiento, Coordinación y Apoyo, Interés nacional, así como de la autoridad responsable de su declaración.

3.2.3.4 Estructura y organización: Podrán formar parte de la organización y estructura derivada del Plan Estatal todos los organismos, órganos y entes de la Administración General del Estado y de las comunidades autónomas, que, por su actividad, medios o recursos, pudieran intervenir en emergencias aeronáuticas y en la reducción de los riesgos que de las mismas pudieran derivarse para personas y bienes.

a) Dirección y coordinación del Plan Estatal: Corresponde al Ministro del Interior el ejercicio de las funciones que le son atribuidas por el artículo 34 de la Ley 17/2015, de 9 de julio, y, en particular, la declaración de interés nacional, así como en tal caso, ejercer la superior dirección de las actuaciones de emergencia, utilizando la organización del Plan Estatal, así como las previsiones de los Planes Especiales de Comunidades Autónomas y de entidades locales que sean de aplicación.

En caso de emergencia de interés nacional, el General Jefe de la Unidad Militar de Emergencias asumirá la Dirección Operativa, de acuerdo con lo establecido en el Protocolo de Intervención de la Unidad Militar de Emergencias.

Cuando en el Plan Estatal se contemplen previsiones que impliquen la coordinación de medios autonómicos por la Administración General del Estado, entre dichas previsiones se incluirán las condiciones organizativas que garanticen que las indicaciones a los empleados públicos autonómicos se cursen a través de sus mandos naturales, de conformidad con lo que a tal efecto se señale por la consejería o departamento correspondiente.

b) Funciones de apoyo del Plan Estatal a los órganos de dirección de los Planes Especiales de Comunidades Autónomas: La Administración General del Estado colaborará en la resolución de las emergencias no declaradas de interés nacional, prestando apoyo a los órganos de las comunidades autónomas a los que corresponda la dirección de las mismas, con la aportación de medios y recursos de su titularidad que estén disponibles, cuando aquellas lo soliciten. La Dirección General de Protección Civil y Emergencias facilitará la realización de tales actuaciones, a través del Comité Estatal de Coordinación (CECO). Corresponderá a los Delegados y Subdelegados del Gobierno facilitar la movilización de medios estatales que estén ubicados dentro de su ámbito territorial, sin perjuicio de las normas específicas relativas a la intervención de las Fuerzas Armadas.

Las autoridades competentes en materia de protección civil de las comunidades autónomas podrán solicitar la colaboración de las Fuerzas Armadas al Ministerio del Interior, quien, valorada la dimensión y gravedad de la emergencia y los medios disponibles para hacerle frente, requerirá, en su caso, dicha colaboración al Ministerio de Defensa.

La solicitud de ayuda internacional, en su caso, una vez agotadas las posibilidades de incorporación de medios nacionales, se efectuará por el Ministerio del Interior, de acuerdo con los procedimientos establecidos.

c) CECO: El CECO tendrá carácter de órgano colegiado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 22.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El CECO, adscrito al Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, tendrá la composición siguiente:

- Presidente: La persona titular de la Subsecretaría del Interior.
- Vicepresidente: La persona titular de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias.
- Vocales: Un representante de cada uno de los órganos y organismos siguientes:
 - Dirección General de Política de Defensa.
 - Departamento de Seguridad Nacional.
 - Dirección General de la Policía.
 - Dirección General de la Guardia Civil.
 - Dirección General de Tráfico.
 - Dirección General de Aviación Civil.
 - Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- Unidad de Emergencias y Coordinación y Gestión de Crisis del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
 - Secretaría General de Coordinación Territorial.
 - Dirección General de Españoles en el Exterior y de Asuntos Consulares.
 - Cuando las circunstancias lo requieran y a instancias del presidente del CECO, podrán incorporarse representantes de otros órganos directivos y organismos, con especial relevancia en los temas a tratar.
- Secretario: La persona titular de la Subdirección General de Prevención, Planificación y Emergencias de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, con voz, pero sin voto.

El funcionamiento del CECO será atendido con los medios personales, técnicos y presupuestarios asignados a la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, constituyendo el CENEM de esa Dirección General el órgano de apoyo cuando se proceda a su activación.

Serán funciones del CECO las siguientes:

- Coordinar las medidas a adoptar para la movilización y aportación de todos los medios y recursos que, estando ubicados fuera del ámbito territorial de la comunidad autónoma afectada, sean necesarios para la atención de la situación de emergencia.
- Prestar asesoramiento técnico cuando sea requerido por la Dirección de la emergencia.
- Coordinar la actuación de los apoyos exteriores de carácter internacional en caso de ser requeridos.
- Analizar y valorar con periodicidad anual el estado organizativo y de operatividad del Plan Estatal, así como los sistemas de coordinación con los planes de las comunidades autónomas, al objeto de proponer las mejoras que resulten necesarias.
- Apoyar al Centro de Atención a Familiares (CAF) con la movilización tanto de medios humanos y materiales como de recursos para su funcionamiento óptimo.

3.2.3.5 Operatividad: En el Plan Estatal se establecerán los procedimientos y mecanismos operativos que permitan el desarrollo de sus funciones con la máxima eficacia posible. Estos se referirán básicamente a:

- Activación del Plan Estatal.
- Búsqueda y localización de aeronaves siniestradas.
- Notificación de accidentes e incidentes de aeronaves a los órganos competentes en protección civil.
- Movilización de medios de titularidad estatal y solicitud de colaboración de medios de otras comunidades autónomas a través del Plan Estatal.
- Solicitudes de intervención y repliegue de la Unidad Militar de Emergencias.
- Incorporación de medios y recursos internacionales llamados a colaborar en territorio nacional.

3.2.3.6 Implantación y mantenimiento del Plan Estatal: El Plan Estatal contendrá un plan de implantación y mantenimiento del propio Plan, mediante el diseño de un programa de formación práctica continua de intervinientes y permita la realización de ejercicios y simulacros que faciliten la mejora continua del Plan.

3.2.3.7 Aprobación del Plan Estatal: El Plan Estatal será aprobado por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro del Interior, y previo informe del Consejo Nacional de Protección Civil.

3.3 Los Planes Especiales de protección civil de Comunidades Autónomas ante emergencias aeronáuticas de aviación civil.

3.3.1 Concepto: El Plan Especial establecerá el marco orgánico y funcional y los procedimientos de actuación para hacer frente a las emergencias aeronáuticas de aviación civil, así como a las emergencias que se produzcan en instalaciones aeronáuticas, dentro del territorio de la comunidad autónoma implicada. No será de aplicación a las zonas fuera de su ámbito territorial, salvo en lo relativo a las zonas que cubren las inmediaciones de las instalaciones aeronáuticas (Zona E) y que afecten a otra comunidad autónoma o país vecino, en las que los procedimientos de actuación se limitarán a la coordinación con las administraciones implicadas, así como las obligaciones derivadas del protocolo de asistencia a víctimas y familiares de accidentes aéreos.

Se integrarán en el Plan Especial los Planes de ámbito local ante el riesgo de emergencias aeronáuticas de aviación civil (en adelante Planes Locales), que se encuentren incluidos en el ámbito territorial de aquel, así como los Planes de autoprotección de las instalaciones aeronáuticas de su territorio.

En caso de que la comunidad autónoma no disponga de Plan Especial, las disposiciones relativas a la gestión de emergencias aeronáuticas de aviación civil se regirán de acuerdo a lo dispuesto en los respectivos Planes Territoriales de protección civil.

3.3.2 Funciones básicas: Son funciones básicas de los Planes Especiales de Comunidades Autónomas:

- a) Identificar y elaborar procedimientos operativos de notificación, intervención, gestión y coordinación de las emergencias aeronáuticas de aviación civil, ocurridos dentro del territorio de la comunidad autónoma.
- b) Zonificar el territorio en función del riesgo de ocurrencia de emergencias aeronáuticas y elaborar procedimientos de información a la población potencialmente afectada por estas situaciones. Esta información deberá ser plenamente accesible a las personas con discapacidad de cualquier tipo y a los colectivos más vulnerables.
- c) Prever los procedimientos de coordinación con las distintas administraciones públicas, los centros de coordinación y los diferentes servicios públicos y privados que intervienen en las diferentes fases de una emergencia.
- d) Establecer los mecanismos de coordinación con las organizaciones de las administraciones locales de su ámbito territorial y definir criterios para la elaboración de los planes de actuación de ámbito local de las mismas.
- e) Establecer los mecanismos de coordinación con los Planes de autoprotección o emergencia de las instalaciones aeronáuticas ubicadas en el territorio de la comunidad autónoma.
- f) Prever los procedimientos de coordinación con el Plan Estatal para garantizar su adecuada integración.
- g) Establecer la estructura adecuada para dar cobertura a lo establecido en el protocolo de asistencia a víctimas y familiares de accidentes aéreos.

En el desarrollo de todas sus funciones básicas los Planes Especiales deberán tener en cuenta las distintas necesidades de las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad, estableciendo los protocolos de actuación específicos para garantizar su asistencia y seguridad.

3.3.3 Contenido mínimo: Los Planes Especiales tendrán el contenido mínimo siguiente:

3.3.3.1 Objeto y ámbito: En el Plan Especial se hará constar su objeto, el cual será concordante con lo establecido en el apartado 3.3.1.

3.3.3.2 Zonificación: El Plan Especial contendrá un apartado destinado a cuantificar y localizar cuantos aspectos relativos al territorio de la comunidad autónoma resulten relevantes para fundamentar el análisis de riesgo de ocurrencia de emergencias aeronáuticas, a los efectos de protección civil.

De acuerdo con la zonificación efectuada el Plan Especial especificará, en su caso, los ámbitos geográficos para los cuales los municipios o agrupaciones de municipios comprendidos en aquellos, habrán de elaborar sus correspondientes Planes Locales sin perjuicio de que, a criterio de las autoridades locales correspondientes, puedan confeccionarse Planes para ámbitos territoriales distintos a los anteriores.

La zonificación territorial se plasmará en mapas confeccionados sobre cartografía oficial de escala adecuada, que figurarán como documentos anexos al Plan.

3.3.3.3 Estructura y organización: El Plan Especial especificará la organización jerárquica y funcional según la cual se llevarán a cabo y dirigirán las actuaciones, para el adecuado desempeño de las funciones descritas en el apartado 3.3.2, de acuerdo con los criterios siguientes:

- a) Órganos de dirección: En el Plan Especial se establecerá el órgano que ejerza la dirección del mismo, al que corresponderá su activación, decidir las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y determinar el final de esta, en tanto no haya sido declarada de interés nacional.

Estas funciones serán realizadas por la Dirección del Plan, dentro del correspondiente Comité de Dirección, en aquellas situaciones de emergencia que lo requieran.

El Plan Especial especificará la autoridad o autoridades de la comunidad autónoma y de la Delegación del Gobierno que formarán parte del Comité de Dirección que para cada caso se constituya, así como las funciones que, en relación con la dirección de emergencias, tengan atribuidas.

En todo caso, corresponderá al órgano competente en materia de protección civil de la comunidad autónoma la movilización y coordinación de los recursos titularidad de la misma.

b) Órganos de apoyo: El Plan Especial especificará, asimismo, la composición y funciones de los órganos de apoyo al órgano de dirección del Plan (Comité Asesor y Gabinete de Información), sin perjuicio de las incorporaciones que, en función de las necesidades en situaciones de emergencia, se decidan por el órgano de dirección.

c) Órganos de intervención: Se establecerán distintos grupos de acción, cuyas denominaciones, funciones, composición y estructura quedarán determinadas en el Plan según sus necesidades y características.

3.3.3.4 Operatividad: El Plan Especial adecuará su organización y estructura en función de las situaciones operativas declaradas por la Dirección del Plan y establecerá los procedimientos operativos, que al menos incluirán:

- Activación del Plan y declaración de situaciones según el apartado 2.5.
- Procedimiento de notificación.
- Procedimientos de intervención.
- Procedimiento de asistencia a víctimas y familiares de accidentes de aviación civil, según el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto.
- Procedimiento de información a la población.

3.3.3.5 Implantación, mantenimiento y actualización del Plan Especial: En el Plan habrán de considerarse las actuaciones necesarias para garantizar que los procedimientos de actuación previstos sean plenamente operativos, así como su actualización y mantenimiento a lo largo del tiempo. Tales actuaciones se referirán al menos a:

- Comprobaciones periódicas sobre la operatividad del Plan.
- Programa de formación del personal adscrito a los grupos de intervención.
- Programa de ejercicios y simulacros.
- Programa de revisión y actualización del Plan.

3.3.3.6 Coordinación del Plan Especial con los Planes Locales: El Plan Especial establecerá los necesarios procedimientos de coordinación con los planes de ámbito local incluidos en su ámbito territorial, al objeto de conseguir su plena integración operativa en la organización de aquel.

3.3.3.7 Coordinación del Plan Especial con los Planes de autoprotección de instalaciones aeronáuticas: El Plan establecerá los procedimientos a utilizar por los gestores de las instalaciones aeronáuticas para:

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

Los aspectos a definir de manera coordinada, a través de los procedimientos que se establezcan, serán al menos los siguientes:

- Procedimientos de notificación.
- Instalaciones afectadas y definición de las zonas de influencia de los planes de aplicación.

- Escenarios en los que puede ser necesaria la activación del Plan Especial en coordinación con los Planes de autoprotección de las instalaciones aeronáuticas.
- Integración de las estructuras de mando de los Planes de autoprotección en la del Plan Especial.
- Procedimientos de coordinación entre colectivos de los Planes de autoprotección y colectivos del Plan Especial.

3.3.3.8 Catálogo de capacidades: El Plan Especial contendrá un capítulo o anexo destinado a detallar los medios y recursos materiales y humanos adscritos al mismo, y en su caso las condiciones de disponibilidad en situaciones de emergencia.

3.3.3.9 Aprobación del Plan Especial: La aprobación del Plan se realizará por el órgano competente de la comunidad autónoma, previo informe del Consejo Nacional de Protección Civil.

3.4 Coordinación entre el Plan Estatal y los Planes Especiales de Comunidades Autónomas.

3.4.1 Órganos de coordinación y transferencia de responsabilidades en la dirección de emergencias: En el supuesto de una emergencia aeronáutica en la que se haya declarado el interés nacional y, en consecuencia, calificada la situación operativa 3 del Plan Especial de Comunidad Autónoma, se hace necesaria la constitución de un Comité de Dirección, integrado por el Director del Plan Especial de Comunidad Autónoma y el Delegado del Gobierno. En este caso corresponde al Delegado del Gobierno la función de dirección del Plan Especial de Comunidad Autónoma, de conformidad con lo que, para este caso, establezca el Plan Estatal.

No obstante, en función de las características de la emergencia y su gravedad, el Director del Plan Especial de Comunidad Autónoma podrá solicitar, si así lo contempla el Plan Especial, la creación de dicho Comité de Dirección en caso de situación operativa 2.

En caso de constitución del Comité de Dirección, y para el apoyo al ejercicio de sus funciones, el Centro de Coordinación Operativa (CECOP) del Plan Especial quedará constituido como Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOP I).

En caso de que, a petición del Director del Plan Especial, se constituya el Comité de Dirección en situación operativa 2, corresponde a dicho Director del Plan Especial las funciones de dirección del Plan.

El Comité de Dirección contará para el desempeño de sus funciones con la asistencia de un Comité Asesor y un Gabinete de Información.

3.4.2 Información sobre sucesos y previsiones de riesgo: Aún en aquellas circunstancias que no exijan la constitución de los órganos a que se refiere el punto anterior, los procedimientos que se establezcan en los Planes deberán asegurar la máxima fluidez informativa entre los mismos, tanto sobre previsiones de riesgo, como sobre el acaecimiento de sucesos que puedan incidir en la activación o en el desarrollo de los Planes y de las operaciones de emergencia.

Corresponderá a los órganos de dirección de los Planes Especiales de Comunidades Autónomas facilitar, a los órganos que se prevean en el Plan Estatal la información sobre las situaciones de emergencia en que se solicite la intervención de medios de la Administración General del Estado.

3.5 Planes de ámbito local ante el riesgo de emergencias de protección civil: El Plan Especial de la Comunidad Autónoma establecerá, dentro de su respectivo ámbito territorial y de acuerdo con la planificación realizada en función del análisis del riesgo, cuáles son las entidades locales que deben elaborar Planes de actuación de ámbito local ante el riesgo de emergencias de protección civil, y contemplará las directrices para la elaboración de dichos planes, así como el marco organizativo general que posibilite la plena integración de los mismos en la organización del Plan Especial de la Comunidad Autónoma.

Los Planes Locales presentarán, como mínimo, el siguiente contenido:

- a) Características principales del Plan.
- b) Responsabilidades.
- c) Funciones básicas del Plan.
- d) Dirección del Plan.
- e) Coordinación entre Planes.

Los Planes municipales o de otras entidades locales se aprobarán por los órganos de las respectivas corporaciones en cada caso competentes y serán aprobados por la Comisión de Protección Civil de la comunidad autónoma que corresponda.

4. *Guía técnica*

Como complemento a esta Directriz Básica, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) elaborará una guía técnica de carácter recomendatorio con el fin de armonizar, a efectos de protección civil, los requisitos exigidos por la normativa sectorial aeronáutica respecto de los planes de autoprotección de las instalaciones aeronáuticas, con los planes de protección civil previstos en esta Directriz.

ANEXO

Análisis de riesgos

El objeto de este análisis de riesgos es:

- a) Identificar y evaluar los escenarios donde pueden ocurrir emergencias aeronáuticas que puedan necesitar de la activación de planes de protección civil.
- b) Identificar las zonas del territorio con mayor riesgo de ocurrencia de emergencias aeronáuticas, y determinar las zonas de planificación correspondientes.
- c) Prevenir las consecuencias de estas emergencias, en la medida de lo posible.

Este análisis de riesgos no contempla las medidas para la reducción del riesgo que corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en cuanto a sus funciones de ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria, así como aquellas medidas que, en su caso, correspondan a los órganos competentes de las comunidades autónomas en relación con las infraestructuras aeronáuticas de su competencia.

El análisis de riesgos consta de:

– Identificación de peligros: El despegue y aterrizaje son las fases críticas de un vuelo. Las estadísticas muestran que son las fases en las que se producen un mayor número de emergencias. Esto significa que son las instalaciones aeronáuticas y sus inmediaciones las zonas donde se producen habitualmente las emergencias, con distinta peligrosidad, desde pequeños incidentes hasta incidentes graves y accidentes aéreos con víctimas mortales. En la identificación de peligros se tendrán en cuenta, además de las emergencias de aeronaves en instalaciones aeroportuarias, las emergencias en dichas instalaciones no relacionadas directamente con aeronaves, los tipos de aeronaves y las entidades locales sobrevolados en las maniobras de despegue y aterrizaje de los aeródromos hasta su enlace con las distintas aerovías.

– Análisis de datos: Un factor clave en el análisis de riesgos es la calidad de la base de datos utilizados en dicho análisis. Se obtendrán datos históricos sobre emergencias aeronáuticas, así como datos y estadísticas de organismos oficiales. Una vez obtenidos los datos, se establecerán distintos criterios para elaborar la base de datos, por ejemplo: periodo de tiempo considerado, tipos de accidentes y emergencias que no se tienen en cuenta (helicópteros, aeronaves militares, interferencia ilícita, etc.). La base de datos

incluirá, para cada emergencia, la fase de vuelo, la localización, el tipo de aeronave, las condiciones meteorológicas, las consecuencias sobre las personas y el medio ambiente, y las causas de la emergencia.

– Identificación de escenarios de emergencia: Del resultado del análisis de datos, el estudio de los análisis de riesgos de los Planes de autoprotección de las instalaciones aeronáuticas, y de los escenarios identificados en otros Planes de protección civil, se identifican los distintos escenarios de posibles emergencias aeronáuticas.

– Evaluación del riesgo: De la identificación de escenarios se determinan las zonas de planificación en tanto en cuanto tienen un mayor riesgo de sufrir una emergencia. No se trata de obtener la probabilidad de ocurrencia de una emergencia, sino de evaluar cuáles son las zonas del territorio con una mayor probabilidad de verse afectadas en caso de producirse una emergencia.

– Análisis de vulnerabilidad: Hacer una estimación de la cantidad de población afectada en los diferentes escenarios de emergencia contemplados. Definir y listar los elementos vulnerables significativos que queden dentro de las zonas de afectación o de planificación en cada caso.