



ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 46: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Técnica

EL ROL DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LOS DESASTRES NATURALES

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

Mediante la presente nota de estudio, se pretende que la Asamblea 37 determine la importancia del diseño e implementación de un plan regional y particular de cada Estado, que permita establecer los procedimientos del sector aéreo, que deben seguirse en caso de presentarse un evento de desastre natural y/o un evento catastrófico, en donde la aviación civil resulta un factor determinante para transporte de heridos, suministros al área afectada y sostenimiento de la vida.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- examinar la presente nota de estudio y determinar un calendario de trabajo para alcanzar el objetivo propuesto;
- recomendar al Consejo de la OACI la incorporación de un capítulo sobre los principios generales de un plan de respuesta ante desastres en el sector de la aviación, dentro del Plan Mundial de Navegación Aérea y los planes regionales de navegación; y
- estudiar la posibilidad de asignar a los grupos regionales de planificación (ALLPIRG) la tarea de elaborar el plan de respuesta ante desastres en el sector de la aviación e instar a los Estados miembros a que cooperen y ayuden en esta iniciativa.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el Objetivo estratégico E: Continuidad – Mantener la continuidad de las operaciones de la aviación. Punto 2: Responder rápida y positivamente para atenuar los efectos de los sucesos naturales o humanos que puedan interrumpir la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La financiación de los costos operacionales derivados, deben ser asumidos por los organismos de atención y prevención de desastres de cada Estado.
<i>Referencias:</i>	Considerar las Estrategias de implantación básicas establecidas en el Doc A37-W/1B-3, Apéndice B.

* La versión en español fue proporcionada por Colombia

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Analizados los recientes sucesos de desastres naturales catastróficos sucedidos en Chile, Haití y China, se evidenció que la Aviación Civil es sometida a una tensión extrema, además de estar afectada por deficiencias operacionales adicionales y logísticas, en los procesos de recuperación de heridos y de transporte de suministros a la zona afectada por un desastre natural y/o catástrofe de un Estado.

1.2 No se tienen establecidas claramente políticas y prioridades en la operación aérea de Emergencia.

1.3 Las demoras en la evacuación de heridos aumenta de manera exponencial la probabilidad de muerte de los mismos, lo cual implica que la eficiencia operacional en estos eventos resulta definitiva en la minimización de los impactos negativos derivados de tales eventos.

1.4 En las circunstancias actuales, de acuerdo con anuncios científicos, alertan a las comunidades respecto de las probabilidades de ocurrencia de eventos de desastres naturales y/o eventos catastróficos en las Regiones del Mundo. Por esta razón se requiere que a Nivel Regional y Estatal, el sector aéreo establezca un plan operacional y logístico que permita atender estos eventos con altos índices de eficiencia.

1.5 Es muy importante considerar dentro del plan del sector aéreo aspectos como:

- a) evaluar el estado de la infraestructura Aeroportuaria y de Aeronavegación una vez ocurrido el evento en el área afectada, con el fin de dotar el aeropuerto de mejores condiciones operacionales que deben atender los procesos de recuperación de heridos, puentes aéreos de emergencia y de transporte de suministros a la zona afectada por un desastre natural y/o catástrofe del aérea afectada en un Estado;
- b) de la infraestructura aeroportuaria y establecimiento de áreas de parqueo y de cargue y descargue de Aeronaves. Debe tenerse especial atención para que las aeronaves ambulancia tengan zonas especiales de operación en el aeropuerto dada su alta importancia en la evacuación de heridos y disponer de infraestructura operacional portable para mejorar las condiciones operacionales del aeropuerto, por ejemplo, sistemas de navegación, comunicaciones y torres de control portables;
- c) determinar el Aeropuerto alterno que deberá atender la evacuación y/o ingreso de personal no prioritario y/o personal no afectado, como jefes de estado y familiares de las víctimas;
- d) establecer un punto de control de tránsito aéreo de emergencia para el control de tránsito aéreo en el área afectada, junto con la definición de Helipuntos (helipuertos) de emergencia y procedimientos de tránsito aéreo de emergencia a fin de minimizar los riesgos operacionales; y
- e) establecer la legislación de emergencia, suspensión de vuelos comerciales y autorización inmediata de operación a Aeronaves Nacionales e Internacionales que operen humanitariamente en la zona, además de reevaluar el sistema tarifario de la Zona de emergencia para hacer eficaz la operación aérea.

1.6 Además de lo anterior y en lo correspondiente a la cooperación internacional, los Estados deben definir un inventario de Equipos y Tecnología, que permitan ser compartidos a Nivel Regional, bajo las modalidades de Cooperación, Donación y/o uso compartido de acuerdo con las características de los recursos disponibles; la ubicación geográfica del Estado y las condiciones de uso definidos por los mismos y el desarrollo de estudios técnicos y operacionales propios de cada Región.

1.7 La intención es establecer procesos de coordinación efectivos entre los Estados y que los mismos se formalicen mediante acuerdos operacionales.

2. DISCUSIÓN

2.1 Se debe incluir un capítulo en el *Plan Mundial de Navegación Aérea* y en los Planes Regionales y de cada Estado en el que se desarrolle el Plan del sector aéreo para atención de eventos de desastres Naturales o eventos catastróficos. Para tal efecto, las regionales OACI, serán las responsables de asesorar a los Estados para la elaboración e implementación del citado Plan. En este punto debe considerarse el Plan Coordinación entre Estados cuando el evento involucre a 2 o más Estados y realizar el seguimiento y mejoramiento del plan.

2.2 Se requiere la protocolización de convenios entre Estados, que permita el acceso más eficiente de las aeronaves Nacionales e Internacionales que participen en las operaciones humanitarias de la Zona de emergencia. Uno de los principios que debe considerarse es que el control del espacio aéreo que se establezca para atender la Zona de emergencia debe ser de responsabilidad exclusiva de la Autoridad Aeronáutica de cada Estado por tanto se deberán establecer procedimientos de priorización de las Aeronaves que requieran aterrizar o despegar de la zona de emergencia.

2.3 En este sentido es importante instruir a ALLPIRG, para que desarrollen las tareas derivadas, de las acciones sugeridas en esta Nota de estudio.

2.4 Los costos derivados deben ser asumidos por organismos de atención y prevención de desastres de cada Estado.