



Cuestión 6 del

Orden del Día: Análisis sobre la protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

a) Rol de la aviación civil en los desastres naturales

PLAN DE CONTINGENCIA REGIONAL ANTE DESASTRES NATURALES Y/O EVENTOS CATASTRÓFICOS

(Nota presentada por Secretaría)

RESUMEN

Esta nota de estudio analiza la situación actual de la Región Sudamericana en relación al rol de la Aviación Civil Internacional ante los desastres naturales y/o eventos catastróficos e invita a la Reunión a analizar la conveniencia de preparar un Plan de Contingencia Regional para enfrentar estos eventos con el objetivo de minimizar su impacto re-estableciendo la prestación de los servicios de navegación aérea y aeropuertos lo más pronto posible.

Referencias:

- Anexo 11 al Convenio de la OACI;
- Anexo 12 al Convenio de la OACI;
- Reuniones GREPECAS/13, y 14;
- Doc. 9854 de la OACI; y
- Circular 330 de la OACI

Objetivos Estratégicos de la OACI:

A – Seguridad operacional
C - Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo

1. Introducción

1.1 El Adjunto C del Anexo 11 al Convenio de la OACI contiene material sobre las medidas preparatorias relativas a la planificación de contingencias. Entre estas medidas, se recomienda realizar un examen de las probabilidades y posibles consecuencias de desastres naturales, así como incluir la preparación inicial de planes especiales de contingencia respecto a desastres naturales, entre otros eventos, a los efectos de asegurar la continuidad de la seguridad operacional de la navegación aérea ante la posibilidad de que se afecte la disponibilidad de espacios aéreos para operaciones de aeronaves civiles o el suministro de servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo.

1.2 El Anexo 12 al Convenio de la OACI en su Capítulo 3 sobre Cooperación, recomienda que los Estados contratantes coordinen sus acciones de búsqueda y salvamento con sus Estados vecinos y otras organizaciones marítimas y aeronáuticas competentes, con sujeción a las condiciones que prescriban sus propias autoridades, para permitir la entrada inmediata en su territorio de unidades de salvamento, siempre que fuera necesario.

1.3 Asimismo, el Doc. 9854 - *Concepto operacional de gestión del tránsito aéreo mundial*, establece en sus principios rectores que, a efectos de mantener la continuidad, la aplicación del concepto requiere medidas de contingencia para proporcionar la máxima continuidad de servicio frente a interrupciones importantes, desastres naturales, perturbaciones civiles, amenazas a la seguridad u otras circunstancias inusuales.

1.4 La Circular 330-AN/189 - *Cooperación civil/militar en la gestión de tránsito aéreo*, dispone que durante situaciones de crisis con poca o ningún aviso previo, tales como sismos, huracanes, conflictos, habrá necesidad de aumentar la coordinación entre autoridades civiles y militares con el fin de permitir continuar gestionando el tráfico civil en la forma más apropiada posible mientras que se facilita la operación de las aeronaves militares. La coordinación civil/militar podrá ser mejorada si se incluyen los requisitos en los planes de contingencia que respondan a este tipo de situaciones de crisis.

2. **Discusión**

2.1 Al analizar los recientes sucesos de desastres naturales catastróficos sucedidos en Chile, Haití, China, y Japón, así como la reciente erupción volcánica en Chile que afectó la navegación aérea de Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay, ha quedado en evidencia que la aviación civil en ese tipo de eventos es sometida a una tensión extrema y pérdidas económicas cuantiosas.

2.2 La aviación es de importancia vital para el transporte de mercancías y pasajeros y reviste importancia aún más crítica durante los casos de emergencia., que puede verse agravada 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, así como en la recuperación y normalización temprana del suministro de servicios a la aviación internacional.

2.3 Las demoras en la evacuación de heridos puede aumentar 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 sucesos.

2.4 Actualmente, para algunos eventos naturales no deseados, existen alertas tempranas; sin embargo, existen varios eventos que desatan desastres naturales sorpresivos con consecuencias catastróficas para las comunidades para los cuales la tecnología actual no puede suministrar avisos anticipados y la única forma de minimizar su impacto es 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.

2.5 En ese sentido, las actividades del SAR, el aseguramiento de la infraestructura mínima para la llegada de la ayuda humanitaria a tiempo al lugar del evento, los sistemas disponibles para las coordinaciones rápidas y confiables y la coordinación para el funcionamiento de todas las áreas de navegación aérea y aeropuertos es crítica y, en ese sentido, la existencia de planes de contingencia apropiados minimizan el impacto del desastre.

Planes de contingencia de la Región SAM

2.6 Cabe recordar que el modelo de planes de contingencia ATS, aprobado por la Conclusión GREPECAS 13/68, contiene muchos de los elementos que pueden ser aplicados para una coordinación inicial de los desastres naturales y, en base en la Conclusión GREPECAS 14/50, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI mantienen un catálogo con los planes de contingencia ATS de todas las FIR en las Regiones CAR/SAM.

2.7 Sin embargo, dentro del sector aéreo durante un evento catastrófico múltiples áreas de especialización como AIM/AGA/ATM/CNS/MET/SAR deben funcionar armónica y coordinadamente entre sí y con otras áreas de un Estado, lo que supera el ámbito ATS para el cual fueron en primera instancia concebidos estos planes. Incluso, a nivel nacional pueden existir muchas coordinaciones inter-estatales y con Estados vecinos u organismos de ayuda internacional.

2.8 En relación a todo lo anterior, puede ser apropiado y oportuno reconocer la necesidad de que la Región Sudamericana cuente con un Plan de Contingencia Regional más amplio para enfrentar este tipo de eventos que considere el re-establecimiento temprano de los servicios en aeropuertos y las áreas de navegación aérea afectadas.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a analizar esta nota de estudio y, si lo considera pertinente, aprobar el siguiente Proyecto de Conclusión:

Conclusión RAAC/12-X Plan de contingencia regional ante desastres naturales y/o eventos catastróficos

Que la OACI, en cooperación y coordinación con los Estados de la Región Sudamericana, desarrolle un Plan de Contingencia Regional para enfrentar los desastres naturales y/o eventos catastróficos con el objetivo de minimizar el impacto sobre la aviación civil y re-establecer el funcionamiento de los servicios de navegación aérea y aeropuertos lo más pronto posible.