



NOTA DE ESTUDIO

DECIMOTERCERA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 9 al 19 de octubre de 2018

COMITÉ A

**Cuestión 3 del
orden del día:**

3.5:

**Mejoramiento del sistema mundial de navegación aérea
Otras cuestiones relacionadas con la ATM**

INFRAESTRUCTURA DE LA AVIACIÓN SOSTENIBLE Y RESILIENTE

(Presentada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA))

RESUMEN

El transporte aéreo es sensible al macro-ambiente en el cual opera. La planificación de la infraestructura y la inversión deberían ser realizadas dentro del contexto de su contribución a la economía como un todo. El cambio climático y su impacto en las condiciones meteorológicas es un impulsor macro-crítico que no debería ser ignorado durante la planificación operacional y fiscal. La infraestructura de la aviación, incluyendo los aeropuertos, es vulnerable a los mismos riesgos y daños que cualesquiera otros servicios públicos de un país. Para garantizar su resiliencia durante los desastres, los Estados deberían adoptar un enfoque más estratégico en su planificación y preparación frente a las contingencias, tomando en cuenta los costos que podrían resultar debido a la falta de inversión.

Medida propuesta a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a aprobar la Recomendación que figura en el párrafo 3.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo realiza una función esencial cuando ocurre un desastre, y luego después, proporcionando ayuda y socorro. Mientras que la prioridad de un país durante y después de una situación de desastre puede estar enfocada en hospitales, carreteras y otras instalaciones sociales, el apoyo continuo y el flujo de productos y suministros dependen del transporte aéreo. Durante un desastre, los aeropuertos se convierten en puntos de parada para recibir provisiones y productos de socorro, y para la evacuación de sobrevivientes y personal herido. Históricamente, las aerolíneas han asistido durante estas actividades humanitarias. Cuando la situación se normaliza, la aviación comercial continúa realizando una función importante en la recuperación del país mediante el transporte de bienes y personas. De ahí que la continuidad de la aviación civil durante y después de un desastre es esencial, no solamente desde el punto de vista operacional de la aerolínea sino, más importante aún, para la recuperación del país.

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

1.2 El Anexo 11, Apéndice C, contiene material relacionado con la planificación de contingencias. El Anexo 15, Capítulo 5 proporciona también información sobre las medidas de contingencia promulgadas por NOTAM.

1.3 El 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI tuvo en cuenta la necesidad del establecimiento de una estructura para orientar la respuesta de la Organización a las crisis y dirigió, *inter alia*, “el Consejo para establecer una política de respuesta a las crisis” (Resolución de la Asamblea A39-24). El objetivo principal de la política es analizar la respuesta de la Organización a las crisis incluyendo los accidentes aéreos, los desastres, naturales y/o provocados por el hombre, los actos de interferencia ilícita y las pandemias que afectan de manera significativa el transporte aéreo internacional y que afectan la confianza pública en la seguridad del transporte aéreo.

2. ANÁLISIS

2.1 Adicionalmente al incremento en el número de vidas perdidas debido a los desastres, las pérdidas económicas se sitúan actualmente en US\$250-300 mil millones anuales². Esta tendencia está destinada a continuar, al igual que los flujos económicos hacia los países propensos a desastres naturales que, ya de por sí, son vulnerables, también continúa. Por ejemplo, las pérdidas anuales previstas para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (SIDS) causadas por desastres naturales son equivalentes al 20% del total de sus gastos sociales. No obstante, el turismo en esos mismos países SIDS continúa aumentando.

2.2 Así como se espera que la frecuencia y la severidad de los desastres naturales aumente debido al cambio climático, también se prevé que en el Caribe el cambio climático ocasionará US\$ 1,4 mil millones adicionales en pérdidas anuales causadas, en su totalidad, por los daños provocados por los ciclones.

2.3 Para poder ser resilientes, necesitamos sustituir la gestión de un desastre por la gestión de los riesgos y construir infraestructuras resilientes que sean sostenibles. La manera clave de realizar operaciones sostenibles y resilientes es mediante el intercambio y la divulgación de información.

2.3.1 A menudo, durante una contingencia, hay muy poca, o ninguna información disponible al operador de la aerolínea para que éste pueda tomar decisiones en cuanto a las operaciones. La comunicación y la coordinación son esenciales para asegurar que el flujo adecuado de información sea compartido y que se cumpla con el uso efectivo de los recursos de la aerolínea. Esto es particularmente importante durante un desastre natural cuando las aerolíneas cumplen con una función esencial en el transporte de productos y de pasajeros para socorro humanitario y para evacuaciones.

2.3.2 Un ejemplo que funciona a nivel táctico es el equipo de coordinación de contingencias, una propuesta de la OACI y de la IATA que ha demostrado ser de mucho beneficio en el Oriente Medio. Otro ejemplo son los equipos de la IATA integrados en el Centro de Comando de la FAA y Eurocontrol, los cuales ayudan a los operadores de líneas aéreas en las situaciones de contingencia. Sin embargo, la disponibilidad de información fiable durante un desastre continúa siendo un desafío.

2.4 Otro aspecto en la construcción de infraestructuras resilientes es el aprendizaje de la experiencia adquirida luego de un desastre, y el mejoramiento de la infraestructura y de los procesos. Según el pensamiento “reconstruir mejor” de los formuladores de políticas, los proveedores de servicios de navegación aérea, los aeropuertos y los operadores de aerolíneas deberían realizar evaluaciones de seguimiento de las operaciones, lo cual ayudará a los legisladores en el desarrollo de capacidades y también en el desarrollo del uso de casos reales que podrían beneficiar a otras regiones.

² Fuente: Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNISDR)

2.5 Frecuentemente, un desastre produce un efecto de propagación. El impacto de un desastre puede ser sentido, no solamente en la zona inmediata, sino también en toda la región, y algunas veces, en varias regiones. Con esto, los preparativos frente a las contingencias y los desastres deberían ser tratados a escala regional e inter-regional, y deben;

- a) ser estratégicos y abarcar las operaciones de principio a fin;
- b) tener en cuenta conceptos tales como el suministro de servicios por parte de terceros y la delegación de servicios de navegación aérea durante una situación de contingencia; y
- c) ser probados por medio de simulacros de emergencia, con el fin de asegurar que el conjunto de procedimientos es práctico y funcionará en el caso de una contingencia.

2.6 Al examinar el aspecto económico de los desastres, deberían tomarse en cuenta los beneficios económicos producidos por las inversiones en la planificación de reducción de los riesgos de desastres. Las evaluaciones de las pérdidas en las grandes catástrofes han sido llevadas a cabo más frecuentemente que las evaluaciones de los beneficios que se hubieran logrado de haber habido una planificación de reducción de los riesgos de una catástrofe, o que la evaluación de los costos asociados con la falta de preparación. Mientras que las instituciones financieras más importantes, tanto en el sector público como en el sector privado, están midiendo su rendimiento basándose en indicadores macro-críticos tales como la resiliencia climática, inversiones en la infraestructura ATM basadas en la información de riesgos, y climáticamente inteligente, son de máxima importancia para asegurar la sostenibilidad y resiliencia de los Estados.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Una infraestructura ATM resiliente y un plan de contingencia estratégico para desastres reducirán no solamente el riesgo de la interrupción de operaciones durante una catástrofe, sino que permitirán también a los operadores de las aerolíneas proporcionar eficientemente la ayuda y el socorro tan necesarios. Continuando con la Resolución de la Asamblea A39-24, se insta a la Conferencia a:

- a) incluir en la estructura regional de la OACI evaluaciones posteriores para los países que han sufrido una catástrofe;
- b) solicitar a la OACI desarrollar estrategias y planes de contingencia en los ejes de tránsito principales, en colaboración con la IATA y otras organizaciones. Tales planes deberían ser probados y revisados de forma regular;
- c) continuando con los modelos existentes de comunicación y de coordinación, se solicita a la OACI desarrollar una estructura de comunicación y coordinación de contingencia que abarque, no solamente a los Estados y a los proveedores de servicios de navegación aérea, sino también a los operadores de aerolíneas y de otras organizaciones, por ejemplo, las organizaciones humanitarias de socorro; y
- d) solicitar a la OACI trabajar con la IATA y con otros socios de la industria y personas interesadas en el pronunciamiento relativo al “Valor de la Continuidad de la Aviación Civil ante los Desastres”.