



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 28: Iniciativa “Ningún país se queda atrás”

RESPUESTA RÁPIDA TRAS EL TERREMOTO OCURRIDO EN EL AEROPUERTO DE KUMAMOTO

(Nota presentada por el Japón)

REVISIÓN NÚM. 1

RESUMEN

La Región de Asia/Pacífico ha sufrido desastres naturales, entre ellos, terremotos, por lo que resulta esencial tomar medidas de preparación en caso de desastre.

En esta nota se detallan las mejores prácticas de respuesta rápida implantadas en Kumamoto tras el terremoto que sacudió la zona. Los casos citados son del terremoto de Kumamoto y ponen de relieve la importancia del transporte aéreo en caso de desastres naturales.

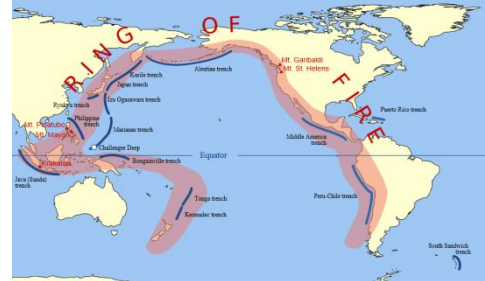
Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- tomar nota de la información que figura en la presente nota de estudio;
- alentar a los Estados a que consideren la posibilidad de elaborar sus respuestas en caso de emergencia sobre la base de las experiencias de los desastres naturales que afectan al Japón.

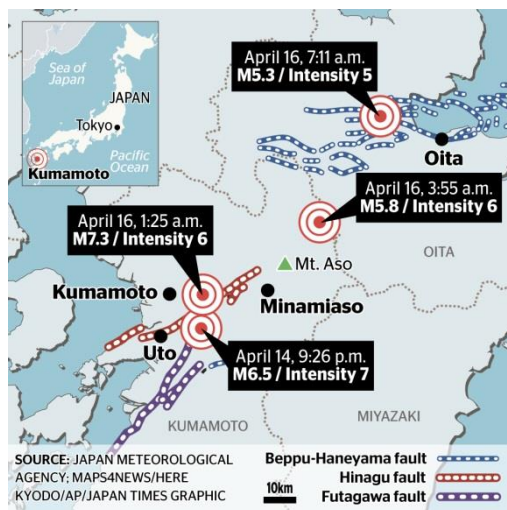
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con los Objetivos estratégicos de capacidad y eficiencia de la navegación aérea y seguridad y facilitación de la aviación.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica
<i>Referencias:</i>	Ninguna

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las placas tectónicas gigantes que conforman la capa más externa de la Tierra se encuentran siempre en movimiento, se deslizan y chocan entre sí. Esto genera una gran actividad sísmica, en particular, en la zona del Océano Pacífico denominada "Anillo de fuego", donde se produce un 90% de los terremotos del mundo. El Japón se encuentra en este "Anillo de fuego" y ha sufrido una gran cantidad de terremotos, como el Gran terremoto del Este del Japón, acaecido en 2011.



1.2 El 14 de abril, un terremoto de magnitud de 6,5 sacudió la Prefectura de Kumamoto*1 y las zonas vecinas de Kyushu (Japón). Luego, en la madrugada del 16 de abril, un terremoto de magnitud 7,3 sacudió las mismas zonas. Los poderosos sismos dañaron edificios y otras instalaciones del Aeropuerto de Kumamoto*2, que estaba cerca del epicentro de los fuertes sismos. Aunque el aeropuerto de Kumamoto no pudo tener un funcionamiento normal debido a los daños causados por estos sismos, se iniciaron con rapidez operaciones especiales para la recuperación en caso de desastre en el aeropuerto.



- *1) Prefectura de Kumamoto: 181 millones (población), 7.405 kilómetros cuadrados (superficie)
- *2) Aeropuerto de Kumamoto: 3000 m x 45 m (pista única), Control de Tránsito Aéreo a cargo del gobierno

1.3 En la presente nota se detalla la cadena de sucesos ocurridos durante la semana después de que dos terremotos sacudieron la zona. Las respuestas en caso de emergencia de las partes pertinentes se describen en las secciones 2 y 3. Además, las enseñanzas extraídas de este desastre se pormenorizan en la sección 4 y en las medidas que fue preciso tomar.

2. CADENA DE SUCESOS

2.1 El 14 de abril, a las 09:26 p.m., un terremoto de 6,5 de magnitud sacudió el aeropuerto. Afortunadamente, las instalaciones de pista, radar y comunicaciones no sufrieron daños. Una vez

finalizadas las operaciones normales, a las 09:30 p.m., se suministró de forma continua información de tránsito aéreo a los helicópteros con el fin de que se pudieran llevar a cabo actividades aeronáuticas tales como las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR).

2.2 El 15 de abril, tras las operaciones de SAR, se inició en la ciudad de Kumamoto una operación de socorro durante las 24 horas para la entrega de suministros. Algunos transportistas aéreos se vieron obligados a demorar o cancelar sus vuelos, uno tras otro, ya que las tripulaciones de vuelo que se encontraban en los hoteles no pudieron descansar lo suficiente antes de desempeñar sus funciones. En otros aeropuertos de Kyushu, se llevaron a cabo normalmente las operaciones, ya que los terremotos no causaron daños en las instalaciones aeroportuarias. Dado que estaba cortado el sistema principal de transporte terrestre de la Prefectura de Kumamoto, incluidas la red ferroviaria y las carreteras, los transportistas aéreos prestaron y mantuvieron servicios aéreos de socorro entre Fukuoka y Kagoshima.

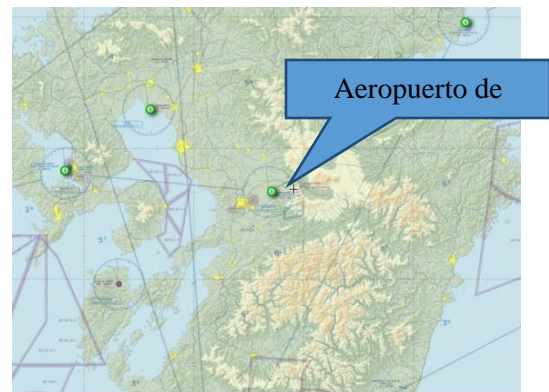


2.3 El 16 de abril, a la 01:25 a.m., se produjo un terremoto de 7,3 de magnitud. Pese a que la pista no resultó dañada, se cerró por daños la terminal y se cancelaron todos los vuelos de pasajeros. Se evacuó a los controladores del tránsito aéreo de la torre de Control de Tránsito Aéreo (ATC) y se suministraron las instrucciones necesarias a las aeronaves que realizaban operaciones de salvamento en una oficina aparte. Se prestó apoyo en materia de transporte al Equipo de asistencia médica en caso de desastre. Las aeronaves de las Fuerzas de Autodefensa del Japón (SDF) proporcionaron los suministros de socorro. En el aeropuerto vecino de Oita, se inició una operación de socorro durante las 24 horas, que continuó hasta 19 de abril.

2.4 El 17 de abril se cancelaron todos los vuelos de pasajeros en el aeropuerto de Kumamoto. Asimismo, Japan Airlines (JAL) prestó servicios de transporte de suministros de socorro.

2.5 El lunes 18 de abril se cancelaron todos los vuelos de pasajeros en el aeropuerto de Kumamoto. Las aeronaves Osprey de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos llegaron para distribuir suministros de socorro.

2.6 El 19 de abril, a las 07:30 a.m., se reanudaron los servicios de la torre de ATC y a las 07:43 a.m. llegó, desde el aeropuerto internacional de Tokio en Haneda, el primer vuelo de pasajeros tras la reanudación de las operaciones (en total llegaron 19 vuelos ese día). A las 03:00 p.m., se reanudaron los vuelos de salida desde el aeropuerto de Kumamoto (salieron en total 6 vuelos ese día) y, al mismo tiempo, se reiniciaron parcialmente las operaciones en la terminal.



3. RESPUESTAS RÁPIDAS

3.1 Respuestas del cuartel general de Tokio;

Revisión núm. 1

3.1.1 Inmediatamente después de los terremotos del 14 y 16 de abril, el funcionario de gestión de crisis hizo una llamada de emergencia a los funcionarios de la Dirección de Aviación Civil (CAB) y comprobó los daños de las inmediaciones de los aeropuertos, incluidos el aeropuerto de Kumamoto y otros. Se recopiló y organizó toda la información que se enumera a continuación.

- a) Toda anomalía en pistas, luces aeronáuticas, instalaciones de radio, instalaciones de control del tránsito aéreo, servicios de control del tránsito aéreo y terminal;
- b) La seguridad del personal del aeropuerto, la situación de funcionamiento del aeropuerto;
- c) Todo daño a las aeronaves de los transportistas aéreos, la seguridad del personal y los cronogramas de operación.

3.1.2 Los funcionarios de la CAB comunicaron la información mencionada a los funcionarios superiores del Ministerio.

3.1.3 Una vez verificada la situación general de los daños, se tomaron medidas para la reanudación total de las operaciones del aeropuerto. Se puso en funcionamiento el aeropuerto en apoyo de las actividades de restauración de la zona devastada, como se indica a continuación;

- a) Como había ciertos malentendidos respecto del cierre del aeropuerto y se recibió una serie de consultas sobre las operaciones del aeropuerto, incluso de las SDF, el cuartel general pidió la cooperación de los medios masivos de comunicación para informar por televisión que las SDF y otras organizaciones utilizaban el aeropuerto de forma continua para el transporte de suministros de socorro, a fin de aclarar esos malentendidos.
- b) Con el fin de gestionar adecuadamente los problemas relativos a las actividades de salvamento y transporte de carga de las SDF, los EE.UU., Corea y otros, el cuartel general decidió prestar ATS las 24 horas en el aeropuerto de Kumamoto (que suele operar 14 horas, desde las 07:30 a.m. hasta las 09:30 p.m.) y el vecino aeropuerto de Oita (que por lo general funciona 15 horas, desde las 07:30 a.m. hasta las 10:30 p.m.). Además, con el fin de implantar el cronograma de operación las 24 horas en los aeropuertos, se envió a personal de ATS de todo el país a Kumamoto y Oita.

3.2 Respuestas del proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP);

3.2.1 Si bien las instalaciones de pista y navegación aérea del aeropuerto de Kumamoto no sufrieron daños y el ANSP pudo operar en ellas con normalidad, se cayeron algunos equipos, se dispersaron documentos en la torre de ATC y se suspendieron momentáneamente los servicios. Se enviaron de inmediato evaluadores de riesgos de emergencia a inspeccionar las instalaciones de la torre de ATC, quienes determinaron que esas instalaciones se podían utilizar. Sin embargo, como se produjo una serie intermitente de réplicas, hubo que interrumpir los servicios de control de aeródromo de la torre de ATC. Para enfrentar esa situación, se prestaron servicios de información de vuelo durante cuatro días desde la oficina meteorológica situada en otro edificio de poca altura. Además, se utilizaron señales de pistolas fotoeléctricas y equipos de radio portátiles del ATC en la primera etapa, luego se instalaron equipos de comunicación simplificados que garantizaban el nivel habitual de calidad de las

comunicaciones de radio para la comunicación de aire a tierra y de tierra a tierra y el registro de todas las comunicaciones.



[Torre de control]



[Servicio provisorio de información de vuelo]



[Equipo de comunicación simplificado]



[Entrega de EVA]

3.2.2 Por otra parte, se transportó un sistema de VFR de emergencia para el ATC (EVA) desde el aeropuerto de Fukuoka al aeropuerto de Kumamoto para hacer frente a toda contingencia adicional.

3.3 Respuesta del explotador del aeropuerto y las líneas aéreas;

3.3.1 Como ya se mencionó, una parte de la terminal de pasajeros nacionales resultó dañada por los terremotos y se cancelaron todos los vuelos de pasajeros del 16 al 18 de abril. Debido a que era difícil en el corto plazo reparar y restaurar por completo el edificio terminal existente, se hicieron esfuerzos por reanudar la operación de aviación civil en instalaciones alternativas provisionarias. Más específicamente, se reiniciaron las operaciones solo para vuelos de llegada a partir de la mañana del 19 de abril y se usaron pasillos y salidas distintos de los habituales para las llegadas y, más tarde ese mismo día, a las 03:00 p.m. se reiniciaron las operaciones para vuelos de salida. Se instalaron mostradores de presentación y zonas de inspección de equipajes provisionarias en el estacionamiento del aeropuerto.



3.3.2 El 19 de abril, gracias a la rápida labor de recuperación, fue posible reanudar parcialmente los servicios en la terminal tras la verificación de los requisitos de seguridad operacional.

4. ENSEÑANZAS EXTRAÍDAS

4.1 Era fundamental reanudar el transporte aéreo a la mayor brevedad ya que, en este caso, los ferrocarriles y las carreteras habían sufrido inmensos daños a causa de los terremotos. Además, se reafirmó que los aeropuertos desempeñaban un papel sumamente importante en la operación de recuperación en caso de desastre como base de actividades de socorro y salvamento, SAR y transporte de suministros y personal de socorro.

4.2 El Japón ha tomado medidas preventivas esenciales, como la recopilación rápida y precisa de información sobre el desastre, la preparación de los equipos de emergencia y la creación de programas de instrucción sobre el funcionamiento de esos equipos. Esto se basó en las enseñanzas extraídas del Gran terremoto del Este del Japón acaecido en 2011. Esas medidas preliminares nos permitieron reanudar con prontitud el servicio de transporte aéreo.

— FIN —