



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24 : Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

MEJORA DE LA PLANIFICACIÓN Y LA PREPARACIÓN PARA CASOS DE EMERGENCIA EN LOS AERÓDROMOS

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil en nombre de 54 Estados africanos)²

RESUMEN

A pesar de los requisitos establecidos en las normas del Anexo 14 — *Aeródromos*, sigue habiendo brechas en su aplicación en lo que hace a la elaboración, la coordinación y los ensayos de planes de emergencia de aeródromo (AEP), especialmente en los Estados en desarrollo. En una época caracterizada por emergencias cada vez más complejas, que incluyen accidentes de aeronaves, pandemias, amenazas de seguridad y desastres naturales, asegurarse de contar con AEP listos para su puesta en marcha e interoperables a escala mundial se ha convertido en una prioridad fundamental.

En esta nota de estudio, se solicita a la OACI que reevalúe su marco actual de preparación para emergencias y se proponen medidas específicas de creación de capacidad y mejora de políticas como parte de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB). Se aboga por una mayor atención mundial, la colaboración entre pares y la asistencia práctica a los Estados que tienen dificultades relativas a la implementación, con el objetivo de contar con AEP robustos e inclusivos, que se utilicen con regularidad en todo el mundo.

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

- instar a la OACI a que haga hincapié en la importancia mundial de los planes de emergencia de aeródromo (AEP) y promueva mecanismos de vigilancia más sólidos de conformidad con las disposiciones del Anexo 14 — *Aeródromos*;
- encargar a la OACI que amplíe sus programas de asistencia técnica e intercambio entre pares en el marco de la iniciativa Ningún País se Queda Atrás para asistir a los Estados miembros en la elaboración práctica de AEP y sus ensayos;
- instar a la OACI a que considere examinar y actualizar el Doc 9137, *Manual de servicios de aeropuertos*, Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos* para que refleje las amenazas mundiales actuales y mejore las orientaciones operacionales sobre modelos de planificación de emergencias inclusivos y graduables;

¹ Versiones en inglés y en francés proporcionadas por la CAFAC.

² Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

d) alentar a los Estados a trabajar para que su planificación de emergencia y contingencia incluya simulacros regulares e interinstitucionales en los aeródromos y para que hagan un seguimiento de dichos simulacros como parte de sus programas de vigilancia nacionales; y e) exhortar a los Estados y las partes interesadas de la industria con mejores prácticas establecidas a que fomenten la puesta en común de conocimientos a nivel regional, especialmente para asistir a los Estados con capacidad limitada, en consonancia con los principios cooperativos de la OACI.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos; La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo; y Ningún País se Queda Atrás.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Por determinar.
<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — <i>Aeródromos</i>, Volumen I — <i>Diseño y operaciones de aeródromos</i> y Volumen II — <i>Helipuertos</i> Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Anexo 11 — <i>Servicios de tránsito aéreo</i> Anexo 17 — <i>Seguridad de la aviación</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de servicios de aeropuertos</i> (Doc 9137), Parte 7 — <i>Planificación de emergencia en los aeropuertos</i> <i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares</i> (Doc 9998)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La planificación para casos de emergencia en los aeródromos es un pilar esencial de la seguridad operacional y la resiliencia en los aeropuertos. Su objetivo es que los aeródromos estén equipados para hacer frente de forma rápida y efectiva a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. La finalidad de esta planificación consiste en reducir al mínimo las consecuencias humanas y operacionales de una emergencia, salvar vidas humanas y no interrumpir las operaciones del aeropuerto.

1.2 El Anexo 14 — *Aeródromos*, Volumen I — *Diseño y operaciones de aeródromos* del Convenio de Chicago obliga a los Estados a asegurarse de que se establezcan planes de emergencia en aeródromo (AEP) y se los someta a ensayos regulares. Estos requisitos se reiteran en las orientaciones del Doc 9137, *Manual de servicios de aeropuertos* — Parte 7 — *Planificación de emergencia en los aeropuertos*, así como en otras disposiciones pertinentes de la OACI. Sin embargo, la escala, la complejidad y la variabilidad de las emergencias actuales exigen que se renueve la atención y se fortalezcan estos planes en todo el mundo.

2. ANÁLISIS

2.1 Brechas en la implementación y los ensayos

2.1.1 Si bien muchos Estados han establecido marcos regulatorios en los que se exige que los aeródromos tengan sus propios AEP, las pruebas demuestran que no hay una implementación armonizada ni ensayos significativos de los planes. Con frecuencia, no hay suficientes recursos para los ensayos, y por consiguiente, suelen estar mal coordinados y no abordan situaciones hipotéticas de emergencia realistas.

En algunas regiones, las entidades clave no conocen sus funciones ni tienen la posibilidad de participar de manera efectiva en los simulacros debido a limitaciones operacionales o logísticas. Estas limitaciones sistémicas socavan la integridad de las iniciativas de preparación para situaciones de emergencia y dejan al descubierto vulnerabilidades durante las verdaderas crisis.

2.2 La complejidad de la coordinación interinstitucional

2.2.1 Las respuestas en casos de emergencia inherentemente involucran a numerosas partes interesadas: servicios de extinción de incendios y rescate, policía, atención médica, operaciones de aeropuerto, servicios de tránsito aéreo, autoridades municipales y fuerzas de seguridad nacionales. La efectividad de cualquier plan de emergencia depende de la comprensión común que tienen estas entidades, su interoperabilidad y el acceso a recursos.

2.2.2 Las orientaciones actuales de la OACI ponen énfasis en que se utilice un enfoque coordinado de todos los peligros; sin embargo, sigue habiendo dificultades prácticas. Muchos Estados tienen dificultades para impartir instrucción interdisciplinaria o llevar a cabo simulacros realistas debido a barreras financieras, logísticas o institucionales. Pero esa brecha puede salvarse si se refuerza la creación de capacidad bajo la dirección de la OACI y mediante la colaboración regional.

2.3 Por qué es importante una orientación a escala mundial

2.3.1 Dado que cada vez es más frecuente que las emergencias tengan implicancias transfronterizas, como los brotes de enfermedades infecciosas y los sucesos de seguridad, se necesita un enfoque mundialmente armonizado en relación con los AEP. Este enfoque se facilitaría si la OACI reevaluara las prioridades en cuanto a la prestación de apoyo y se institucionalizaran plataformas de aprendizaje entre pares de acuerdo con los criterios establecidos por la Asamblea para determinar cuáles aspectos requieren de una orientación mundial y mayor madurez.

3. CONCLUSIONES

3.1 La preparación para afrontar situaciones de emergencia en los aeródromos ya no es una prioridad local; es un imperativo mundial. Sin simulacros interinstitucionales regulares, servicios de emergencia integrados ni marcos de implementación respaldados por la OACI, seguirá habiendo brechas considerables en la capacidad colectiva del mundo para responder a las crisis. Es necesario renovar los esfuerzos mundiales para fortalecer la planificación para casos de emergencia en los aeródromos mediante un mecanismo de seguridad operacional normalizado, probado e inclusivo.