



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 26: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

PREPARACIÓN DE AEROPUERTOS PARA CATÁSTROFES

(Nota presentada por Indonesia)

RESUMEN

Indonesia es un país propenso a los peligros. En el artículo 194 de la Ley de Aviación de Indonesia número 1/2009, se establece que uno de los cometidos de un aeropuerto es prestar asistencia en caso de catástrofe. En el marco del Plan maestro nacional de Indonesia, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) cuenta con 74 aeropuertos aptos para el uso por aeronaves de tipo Fokker 27 o Hércules C-130 o similares, con el fin de prestar asistencia en caso de catástrofe. Con miras a brindar apoyo a las operaciones de gestión de las ayudas de emergencia recibidas y la evacuación, la DGAC también ha designado aeropuertos focales para casos de catástrofe.

En la presente nota se examina la necesidad de contar con orientaciones relativas a la disposición y preparación de los aeropuertos para casos de catástrofe con el fin de mejorar la capacidad de evacuación y gestionar la ayuda de emergencia recibida de la manera más eficaz posible.

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

- solicitar al Consejo que revise las normas y métodos recomendados (SARPS) en relación con los aeródromos; y
- identificar y perfeccionar las disposiciones de la OACI para apoyar los procedimientos operacionales de los aeropuertos en la gestión de catástrofes.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos <i>Seguridad operacional y Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades a las que se hace referencia en la presente nota se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles en el presupuesto para 2020-2022 y de la disponibilidad de recursos extrapresupuestarios.
<i>Referencias:</i>	Anexo 14 – <i>Aeródromos</i> Anexo 11 – <i>Servicios de tránsito aéreo</i> Otros Anexos pertinentes de la OACI <i>Procedimientos para los servicios de navegación aérea - Aeródromos</i> (Doc 9981)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Indonesia está poblada por más de 240 millones de personas que habitan en un vasto archipiélago. Muchos de sus habitantes son vulnerables a las catástrofes naturales y a las provocadas por el hombre. Las catástrofes naturales son un fenómeno común y frecuente en Indonesia, que causa la pérdida de vidas y la destrucción de propiedades y, a menudo, daños irreparables al medio ambiente. El

país está expuesto a un alto nivel de actividades sísmicas debido a que se sitúa en la intersección de tres placas tectónicas, a saber, la placa euroasiática, el antiguo continente indoaustrialiano y el fondo del Océano Pacífico en el noreste. Muchas de estas actividades acontecen en el mar, lo que aumenta el riesgo de tsunamis y ondas de marea. El país está expuesto a actividades sísmicas de alto nivel debido a su ubicación y al medio ambiente. En Indonesia existen tres grandes peligros naturales:

1.2 **Terremotos:** Indonesia está situada en los puntos de encuentro de tres placas activas, es decir, la placa indoaustrialiana al sur, la placa euroasiática al norte y la placa del Pacífico al este. Las tres placas se mueven y se introducen una dentro de la otra de manera tal que la placa indoaustrialiana empuja la placa euroasiática por debajo. Al moverse hacia el norte, la placa indoaustrialiana empuja la placa euroasiática, que se mueve hacia el sur, y esto crea una línea sísmica y un anillo de volcanes activos a lo largo de las islas de Sumatra, Java, Bali y Nusa Tenggara, girando hacia el norte hacia las Molucas y Sulawesi Septentrional, de forma paralela a las zonas de subducción de las dos placas.

1.3 Las zonas sísmicas en Indonesia están distribuidas cerca de zonas de subducción y de zonas cercanas a fallas activas. Las regiones cercanas a zonas de subducción incluyen las costas occidentales de Sumatra, las costas meridionales de Java, las costas meridionales de Bali y Nusa Tenggara, las islas Molucas, las Molucas Septentrionales, las costas septentrionales y orientales de Sulawesi y las costas septentrionales de Papua. Por su parte, las regiones de Indonesia que están situadas cerca de fallas activas comprenden las zonas a lo largo de Bukit Barisan en Sumatra, la provincia de Java Occidental, Java Central, la Región Especial de Yogyakarta, Java Oriental, Bali, Nusa Tenggara Occidental, Nusa Tenggara Oriental, la isla de Sulawesi, las islas Molucas y la isla de Papua. Algunas fallas marcadamente activas en Indonesia abarcan las fallas de Sumatra, Cimandiri, Lembang, Baribis, Opak, Flores Back Arc, Palu-Koro, Sorong, Ransiki, fallas activas en Banten, Bali, Nusa Tenggara, las islas Molucas y otros sistemas de fallas activas que no se han identificado.

1.4 **Tsunamis:** Un terremoto producido por la interacción de las placas tectónicas puede causar deformaciones en el lecho marino que desencadenarán enormes olas marinas y probablemente se convierta en un tsunami cuando se produzca en el océano. Dado que muchas regiones del país están situadas en zonas que pueden verse afectadas por el movimiento de las placas tectónicas, Indonesia es propensa al peligro de tsunami.

1.5 **Erupciones volcánicas:** En relación con las principales zonas de subducción tectónica mencionadas anteriormente, Indonesia tiene más de 500 volcanes, de los cuales 129 están activos. Los volcanes activos distribuidos en la isla de Sumatra, la isla de Java, Bali, Nusa Tenggara, Sulawesi Septentrional y las islas Molucas constituyen el 13% de la distribución mundial de volcanes activos. Indonesia tiene más de 500 volcanes, 128 de los cuales son volcanes activos situados en las zonas de Sunda, Banda, Halmahera y Minahasa. No es de extrañar que el archipiélago esté circunscrito por anillos de fuego.

1.6 En relación con la reglamentación: En la Ley número 24 de 2007 sobre Gestión de catástrofes, en particular en su párrafo 3 del artículo 4, se estipula que el objetivo de la gestión de catástrofes consiste en asegurar que la gestión de catástrofes se realice de manera planificada, integrada, coordinada y global. En el artículo 194 de la Ley de Aviación número 1 de 2009, relativo al establecimiento de un plan maestro nacional de aeropuertos en Indonesia, se establece que los aeropuertos deberían construirse en zonas propensas a peligros naturales para ayudar en caso de que ocurra una catástrofe. El Decreto número 39 de 2019, sobre el Plan maestro nacional, emitido por el Ministro de Transporte, contiene una ilustración de un aeropuerto dedicado a apoyar la preparación y respuesta en caso de catástrofe y de un aeropuerto local o aeropuerto focal.

1.7 Los aeropuertos seleccionados para la preparación y respuesta en caso de catástrofe deberían poder recibir aeronaves del tipo Fokker 27 o Hércules C-130 o similares, que son el tipo de aeronaves que se utilizan para la evacuación y la distribución de ayudas de emergencia. La longitud mínima que debe tener una pista para que pueda utilizarla una aeronave F-27 o Hércules C-130 es de 1 200 metros.

1.8 La DGAC es consciente de que la aviación es uno de los principales apoyos para la respuesta en caso de catástrofe. Por lo tanto, la DGAC ha implementado un programa para el caso de que ocurra una catástrofe. El programa comprende la infraestructura y las instalaciones aeroportuarias, la creación de capacidad para el personal de aeropuerto y un manual de procedimientos para casos de catástrofe. El Director General ha emitido el Decreto número 96, de 2019 sobre el Manual genérico de preparación del aeropuerto para casos de catástrofe, y el Decreto número 16 de 2019 sobre el Equipo de respuesta rápida para la gestión de aeropuertos en caso de catástrofe.

2. ANÁLISIS

2.1 **Infraestructura aeroportuaria.** Al tratarse de un aeropuerto preparado para una catástrofe, el aeropuerto debe ser idóneo para el uso por aeronaves del tipo F27 o Hércules C130 o similares. La pista debería tener una longitud de 1200 metros o más y la plataforma debería ser lo suficientemente ancha para la descarga y carga de una o más aeronaves Fokker 27. En el marco del plan maestro nacional de Indonesia, la DGAC cuenta con 74 aeropuertos preparados para casos de catástrofe. Para apoyar las operaciones relativas a la gestión de las ayudas de emergencia recibidas y la evacuación, la DGAC también ha designado aeropuertos focales para casos de catástrofe. El criterio crítico para los aeropuertos focales es que deben ser accesibles en una hora de vuelo desde el aeropuerto del lugar en que se produce la catástrofe, y también convertirse en aeropuerto local en caso de que ocurra una catástrofe en su zona. El aeropuerto focal es un gran aeropuerto que sirve principalmente al archipiélago indonesio y a los vuelos internacionales. La DGAC ha designado 35 aeropuertos focales.

2.2 Por otra parte, la pista debe ser apta para el uso por aeronaves de tipo de apoyo en caso de catástrofe y el aeropuerto debería disponer de las instalaciones y equipos siguientes:

- a) iluminación portátil de la pista o pistas de aterrizaje;
- b) grupo electrógeno portátil de 75 Kva;
- c) teléfono satelital;
- d) sistema portátil de procesamiento de agua; y
- e) carretillas elevadoras y otros equipos móviles necesarios.

2.3 **Capacidad del aeropuerto.** En Indonesia, es necesario fortalecer la capacidad de gestión del aeropuerto durante las operaciones de socorro en casos de catástrofe y de crisis. En general, los aeropuertos de Indonesia no disponen del equipo necesario para hacer frente al aumento repentino de la actividad ni cuentan con planes para gestionar el aumento de las ayudas de emergencia en caso de catástrofe. Estas son algunas de las esferas que presentan deficiencias y que deben mejorarse:

- a) falta (o demora en la obtención) de equipos de servicios de escala para descargar eficazmente las mercancías de las aeronaves;

- b) falta de planes de almacenamiento en el aeropuerto adecuados para almacenar grandes cantidades de mercancías durante períodos cortos; y
- c) falta de claridad en la aplicación de los procedimientos permanentes o de emergencia para el tratamiento de las mercancías y los suministros de socorro.

2.4 Durante los sucesos de catástrofe natural, los aeropuertos se ven a menudo desbordados por el aumento de la carga en concepto de ayuda de emergencia y de los medios de apoyo. Para llevar la ayuda a las comunidades afectadas de forma más rápida y eficaz, el explotador del aeropuerto debería estar bien preparado y ser capaz de mantener su operatividad y funcionamiento. Por lo tanto, es importante que los explotadores de aeropuertos cuenten con la competencia necesaria para poder evaluar si se ha colmado la capacidad del aeropuerto, durante y después de una crisis. El tráfico en el aeropuerto local o en el aeropuerto focal se incrementará en razón de los siguientes motivos:

- a) La capacidad limitada de la plataforma;
- b) la carga y descarga de mercancías de las aeronaves es lenta debido a la falta de equipo;
- c) la presencia de aeronaves no regulares estacionadas durante un largo período, generalmente aeronaves de visita oficial; y
- d) el aumento del tráfico en el aeropuerto podría suscitar retrasos en los vuelos, un agolpamiento de pasajeros y nuevas o más solicitudes de turnos.

2.5 **Recursos humanos:** Para prepararse y elaborar una respuesta para casos de catástrofe, no solo debe tenerse en cuenta la infraestructura sino también el grado de preparación de la población. Si bien la responsabilidad de las actividades de gestión de catástrofes recae en la Agencia Nacional de Gestión de Catástrofes (Badan Nasional Penanggulangan Bencana/BNPB), la DGAC, en cooperación con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de Indonesia y la BNPB, imparten instrucción como parte de las medidas adoptadas para aumentar la capacidad de los aeropuertos focales a los efectos de gestionar la logística, las plataformas y la carga de socorro durante las crisis y llevar a cabo una evaluación del aumento repentino de la actividad. Tras recibir esa formación, los participantes deberían poder elaborar documentos y recomendaciones para los pilotos sobre la capacidad de respuesta de los aeropuertos en caso de catástrofe, preparar planes para la gestión aeroportuaria del aumento de las ayudas de emergencia en caso de catástrofe para los pilotos y llevar a cabo una revisión en los aeropuertos de toda Indonesia.

2.6 **Procedimiento operacional:** Al producirse una situación de crisis, todos pueden entrar en pánico y no saber qué hacer. Los procedimientos deben estar disponibles en todo momento, y actualizados. El procedimiento operacional para hacer frente al aumento repentino de la actividad debería incluir procedimientos para la parte aeronáutica y la parte pública. El procedimiento relativo a la parte aeronáutica debería abarcar las siguientes esferas:

- a) evaluación de las instalaciones aeroportuarias;
- b) contratación externa de personal de otros aeropuertos, si es necesario;
- c) coordinación con el gobierno local, el BNPB local y otros organismos conexos;
- d) abrir un aeropuerto de las inmediaciones como aeropuerto alternativo o añadirle horas de funcionamiento;

- e) gestión de la capacidad de la plataforma; organización estricta de los turnos, mayor rapidez en tierra, prioridad para las aeronaves de evacuación y de ayuda logística y que no queden aeronaves durante la noche; y
- f) todas las aeronaves de carga deberían llevar su propio equipo y personal de descarga.

2.7

El procedimiento relativo a la parte pública o terminal abarca las siguientes esferas:

- a) establecimiento de un centro de coordinación, incluido el nombramiento de personal cualificado;
- b) coordinación con la Aduana, Inmigración y Cuarentena; y
- c) adición de capacidad a la terminal (terminal temporal) y de suministro de agua y electricidad, de ser necesario.

— FIN —